376
Ж 80

ПРИНЦИПЫ
ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ
ТАРИФОВЪ
ПО ПЕРЕВОЗКѢ ГРУЗОВЪ.

Сергѣя Витте.

Изданіе журнала „ИНЖЕНЕРЪ“.

КІЕВЪ.
Тип. И. Н. Кушнерева и К°. Елисавет. ул., д. Михельсона
1883.

Дозволено цензурою. Кіевъ, 5-го Октября 1883 г.

Всесоюзная
БИБЛИОТЕКА
имени
В. И. ЛЕНИНА
28352-46

2007231422

ОГЛАВЛЕНІЕ:

		стр.
	Предисловіе.	I.
I.	Дѣйствуетъ ли законъ спроса и предложенія въ области желѣзнодорожныхъ тарифовъ. .	I.
II.	Тарифы должны регулироваться по закону спроса и предложенія.—Нѣкоторыя заключенія и разъясненія этого положенія.—Примѣненія его на практикѣ	36.
III.	Тарифныя единицы. Значеніе разстоянія, вѣса и объема	71.
IV.	Значеніе расходовъ производства.	109.
V.	Свобода тарифовъ и государственное вмѣшательство.—Контроль.—Равноправность передъ тарифами.	151.
VI.	Предѣльныя тарифныя нормы. — Конкурренція между дорогами	182.
VII.	Тарифы международныхъ грузовъ.—Тарифы для русскихъ портовъ.—Тарифы при правительственной эксплоатаціи	240.
VIII.	Заключенія.	275.

Предисловіе.

Настоящая книга состоитъ изъ статей, помѣщенныхъ въ журналѣ „Инженеръ“ за 1883 годъ. Статьи эти представляютъ первую попытку систематическаго изложенія, на русскомъ языкѣ, главнѣйшихъ началъ, лежащихъ въ основѣ желѣзнодорожнаго тарифнаго дѣла. Въ то время, какъ на западѣ, въ особенности въ послѣдніе годы, обратили серьезное вниманіе на теорическую разработку тарифныхъ вопросовъ, которая уже породила цѣлую литературу, у насъ нѣтъ ни одного сочиненія, гдѣ-бы эти вопросы разсматривались сколько-нибудь полно и систематично. Вся русская тарифная литература исчерпывается газетными статьями, написанными по разнымъ частнымъ случаямъ, съ различныхъ точекъ зрѣнія, съ различной и часто недостаточной степенью знанія фактической стороны предмета.

Между тѣмъ тарифное дѣло, вытекающее изъ всей совокупности экономическихъ и торговыхъ отношеній и въ свою очередь оказывающее на нихъ вліяніе,—имѣетъ несомнѣнный интересъ, какъ практическаго, такъ и теоретическаго характера.

Практическая важность подобныхъ вопросовъ очевидна. Только изученіе и пониманіе ихъ во всей полнотѣ можетъ предохранить учрежденія, имѣющія вліяніе на установленіе тарифовъ, отъ такихъ ошибокъ, которыя должны отозваться значительными убытками или для народа, или для желѣзныхъ дорогъ, а слѣдовательно, въ огромномъ большинствѣ случаевъ, и для государственнаго бюджета. Поддержаніе существующихъ тарифныхъ положеній, не соотвѣтствующихъ потребностямъ дѣла или установленіе новыхъ, основанныхъ на фальшивомъ или недостаточномъ пониманіи его,—всегда принесетъ вредъ кому-нибудь. А возможно ли ожидать правильнаго обсужденія такихъ вопросовъ, если даже не было до сихъ поръ сдѣлано ни одной попытки цѣльнаго изложенія основаній, на которыхъ они зиждутся? Этимъ пробѣломъ объясняется односторонность сужденій, иногда

высказываемыхъ въ случайныхъ газетныхъ статьяхъ, написанныхъ по поводу какого-нибудь частнаго вопроса, безъ принятія во вниманіе совокупности всѣхъ условій, въ которыхъ находится русская желѣзнодорожная промышленность.

Теоретическая сторона тарифнаго дѣла имѣетъ важное значеніе уже потому, что практика въ подобныхъ государственныхъ вопросахъ не можетъ не сообразоваться съ выводами, основанными на научныхъ данныхъ. Тарифное дѣло, какъ теорія, вытекая прямо изъ экономическаго закона спроса и предложенія, представляетъ въ своемъ дальнѣйшемъ развитіи результаты, зависящіе отъ взаимнодѣйствія элементовъ экономической, политической и даже умственной жизни народа. Эта игра вліяній представляетъ собою въ высшей степени интересный предметъ для изученія мыслителя и экономиста.

Мы старались въ настоящей книгѣ, возможно популярнѣе, изложить всѣ основныя положенія, на которыхъ, по нашему убѣжденію, должно основываться желѣзнодорожное тарифное дѣло въ нашемъ отечествѣ, принимая во вниманіе текущія условія времени и

мѣста. Если наша книга выяснитъ читателямъ хотя часть того, что имъ было неясно въ этомъ дѣлѣ, пробудитъ въ спеціалистахъ желаніе самостоятельной разработки его или просто вызоветъ серьезную критику изложенныхъ здѣсь принциповъ, то нашъ трудъ будетъ вознагражденъ съ избыткомъ.

Сами мы писали, какъ читатели могутъ увидать изъ книги,—sine ira et studio.

Сергѣй Витте.

Кіевъ.
Сентябрь 1883 года.

Принципы желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

I. Дѣйствуетъ-ли законъ спроса и предложенія въ области желѣзнодорожныхъ тарифовъ?

Цѣна всякаго предмета и всякой услуги опредѣляется закономъ спроса и предложенія. Казалось-бы, что общій экономическій законъ этотъ примѣнимъ также къ опредѣленію размѣровъ тарифовъ, которые желѣзныя дороги должны взыскивать за свои услуги. Но есть лица, которыя отрицаютъ примѣнимость этого закона къ желѣзнодорожнымъ тарифамъ. Лица эти говорятъ, что желѣзныя дороги суть монополисты, а потому будтобы законъ спороса и предложенія не можетъ регулировать рыночную цѣнность ихъ услугъ. По поводу мнѣнія, обыкновенно выражаемаго приблизительно въ такой формѣ, слѣдуетъ прежде всего замѣтить, что заключеніе о томъ, будто общій за-

конъ спроса и предложенія не регулируетъ цѣны продуктовъ или услугъ предпріятій монопольныхъ, совсѣмъ не представляетъ собою доказанной экономической истины, а потому такое заключеніе по меньшей мѣрѣ поспѣшно. Но и самое названіе желѣзнодорожныхъ предпріятій—монополіями, если не неправильно, то во всякомъ случаѣ не совсѣмъ точно. По поводу сказаннаго мы и намѣрены въ настоящей статьѣ представить болѣе подробныя объясненія.

Монопольными предпріятіями обыкновенно называютъ такія, которыя de jure или de facto не могутъ имѣть соперниковъ по производству продуктовъ или услугъ, предлагаемыхъ этими монопольными предпріятіями. Въ Россіи, напримѣръ, производство игральныхъ картъ составляетъ de jure—монополію одного изъ благотворительныхъ учрежденій, такъ какъ никто болѣе не имѣетъ права снабжать Россію игральными картами. Эксплоатація всякаго пути въ краѣ, гдѣ всякое другое сообщеніе физически невозможно, дѣйствительно представляла-бы собою de facto монополію, но и тутъ, какъ мы увидимъ ниже, законъ спроса и предложенія оказывалъ-бы свое дѣйствіе на цѣну перевозки.

Желѣзныя дороги ни къ одному изъ этихъ двухъ примѣровъ не подходятъ. Онѣ всегда стро-

ились и строятся тамъ, гдѣ изпоконъ вѣка существовали другаго рода пути сообщенія, по которымъ въ теченіи цѣлыхъ столѣтій производились громадныя торговыя сношенія. Мы говоримъ о всякихъ гужевыхъ и водяныхъ путяхъ. Часто возражаютъ, что желѣзныя дороги на столько совершеннѣе гужевыхъ и водяныхъ путей, что конкуренція послѣднихъ съ желѣзными дорогами почти не возможна. Предположимъ, что это возраженіе правильно; тѣмъ не менѣе оно нисколько не опровергаетъ того факта, что разъ гужевые и водяные пути могутъ, при извѣстныхъ условіяхъ, конкурировать съ желѣзными дорогами,—значитъ монополіи желѣзныхъ дорогъ этими условіями поставленъ предѣлъ, за который онѣ переходить не могутъ. Какъ только желѣзныя дороги оцѣнятъ свои услуги или, иначе говоря, предложатъ тарифы, при которыхъ гужевое или водяное передвиженіе окажется въ суммѣ болѣе выгоднымъ, нежели желѣзнодорожное,—желѣзныя дороги останутся безъ работы.

Въ различныхъ мѣстностяхъ имѣются, напримѣръ, заводы или фабрики, производящія продукты несравненно лучшіе, нежели другія фабрики и заводы, находящіяся въ тѣхъ же мѣстностяхъ, и никто подобныя предпріятія не признаетъ монопольными, ибо понятно, что ихъ требованіямъ поста-

вленъ предѣлъ въ возможности достать тѣже продукты, хотя бы и худшаго качества, на другихъ заводахъ и фабрикахъ.

Но предположеніе, что гужевымъ и водянымъ путямъ, вслѣдствіе не совершенства ихъ сравнительно съ желѣзными дорогами, трудно конкурировать съ послѣдними—безусловно невѣрно и противорѣчитъ на каждомъ шагу самымъ обыденнымъ явленіямъ, имѣющимъ мѣсто всюду въ широкихъ размѣрахъ.

Дѣйствительно, желѣзныя дороги значительно совершеннѣе гужевыхъ путей. Переѣзды по нимъ производятся быстрѣе, безопаснѣе, удобнѣе и, вообще говоря, могутъ совершаться дешевле, нежели по гужевымъ путямъ. Но тѣмъ не менѣе очевидно, что если бы за проѣздъ по желѣзнымъ дорогамъ язималось болѣе размѣра прогонныхъ денегъ, получаемыхъ еще понынѣ лицами, служащими на коронной службѣ, то многія изъ нихъ нерѣдко избѣгали бы болѣе совершеннаго передвиженія по желѣзнымъ дорогамъ. До настоящаго времени у насъ въ Россіи масса бѣднаго населенія совершаетъ передвиженіе не только на лошадяхъ, но просто пѣшкомъ на значительныя даже разстоянія параллельно съ желѣзными дорогами, и вопросъ объ удешевленіи для такихъ лицъ проѣзда по желѣзнымъ дорогамъ, составляетъ можно сказать, злобу дня.

Факты эти ясно указываютъ на то, что монополія желѣзныхъ дорогъ не безгранична. Конечно соперничество гужевыхъ путей съ желѣзнодорожными, по отношенію передвиженія пассажировъ, сравнительно ничтожно и объясняется исключительными обстоятельствами; за то соперничество это достаточно существенно по отношенію перевозки товаровъ.—Для товаровъ удобство (комфортъ) и нерѣдко скорость передвиженія не имѣютъ значенія. Сохранность же при гужевой перевозкѣ обезпечивается не менѣе, нежели на желѣзныхъ дорогахъ, такъ какъ каждая подвода, т. е. сравнительно ничтожное количество груза, оберегается особымъ лицомъ—подводчикомъ. Перевозка гужемъ обходится не особенно дорого,—часто даже такъ дешево, что желѣзныя дороги не могутъ возить по тѣмъ же цѣнамъ безъ убытка для себя. Еще такъ недавно мы не имѣли совсѣмъ желѣзныхъ дорогъ, и даже теперь большая половина Имперіи не имѣетъ таковыхъ, и гужевая перевозка производится тамъ съ платою достаточно ограниченною, вообще не имѣющею рѣшительнаго вліянія на рыночную цѣнность различныхъ продуктовъ, сравнительно съ такою же цѣнностью тѣхъ же продуктовъ въ мѣстностяхъ, изрѣзанныхъ желѣзными путями. Гужевой извозъ всегда и вездѣ значительно ограничиваетъ

возможность со стороны желѣзныхъ дорогъ устанавливать чрезмѣрно высокіе тарифы; слѣдовательно представляетъ такое соперничество желѣзнымъ дорогамъ, что одно уже соперничество это врядъ ли дозволяетъ называть желѣзныя дороги, по отношенію ихъ тарифовъ, монополіей въ томъ смыслѣ, въ какомъ обыкновенно это слово понимается. Часто желѣзныя дороги даже не могутъ бороться съ гужевымъ извозомъ; напримѣръ, на малыхъ разстояніяхъ, въ особенности около большихъ центровъ населенія, не смотря на количество желѣзныхъ путей, гужевой извозъ процвѣтаетъ и, вѣроятно, долго будетъ еще процвѣтать. Между Петербургомъ и его окрестными городками и селеніями перевозка товаровъ въ большомъ количествѣ и понынѣ производится на подводахъ. Далѣе, въ иныхъ мѣстностяхъ (Новороссійскій край или южная часть Кіевской губерніи, напримѣръ), гдѣ извозный промыселъ (чумачество) издавна доставляетъ прибыльное занятіе населенію, промыселъ этотъ существуетъ до нынѣ параллельно дорогамъ, и желѣзныя дороги во многихъ случаяхъ держатъ особенно низкіе тарифы, имѣя главнымъ образомъ въ виду хотя отчасти устранить это соперничество. Въ годы неурожайные чумакъ для прокорма своей скотины везетъ грузы, рядомъ съ желѣзными дорога-

ми, за безцѣнокъ, и разъ привезя, напримѣръ, хлѣбъ въ Одессу, чтобы не идти обратно порожнемъ—везетъ также почти даромъ обратный грузъ. Прокормъ скота въ дорогѣ ему почти ничего не стоитъ, а личный свой трудъ онъ оцѣниваетъ кускомъ хлѣба и сушенной рыбы въ сутки. Конкуренція желѣзныхъ дорогъ съ извознымъ промысломъ иногда очень трудна еще въ силу слѣдующихъ обстоятельствъ. Тарифы желѣзныхъ дорогъ по возможности должны быть устойчивы, и если бы даже желѣзныя дороги имѣли на то право, то физически не могли бы мѣнять ихъ по нѣсколько разъ въ мѣсяцъ. Между тѣмъ цѣна провоза по гужевымъ путямъ можетъ и въ дѣйствительности мѣняется почти ежедневно. Такимъ образомъ, цѣна гужеваго провоза всегда можетъ устанавливаться въ подрывъ перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ. Далѣе, тарифъ желѣзной дороги долженъ быть одинаковъ для всѣхъ грузовъ одного наименованія, отправляемыхъ съ съ одной станціи на другую, откуда бы грузъ этотъ ни былъ подвезенъ гужемъ къ станціи отправленія. Если-бы желѣзныя дороги имѣли право устанавливать тарифы по мѣсту, откуда грузъ прибылъ на станцію отправленія, то не имѣли бы никакой возможности пользоваться этимъ правомъ. Между тѣмъ извозный промыселъ, имѣющій доступъ ко всѣмъ

пунктамъ отправленія, можетъ мѣнять цѣну провоза для каждаго пункта. Возьмемъ для примѣра станцію, раіонъ которой распространяется на 50 верстъ въ каждую сторону желѣзной дороги. Положимъ, что половина груза этого раіона выдерживаетъ конкуренцію подводчиковъ при провозной платѣ въ 8 коп., а другая въ 5 коп.; желѣзная дорога не можетъ назначить двѣ цѣны, сообразно пунктамъ первоначальнаго отправленія грузовъ: она должна назначить или 8, или 5 коп. Если всего груза въ этомъ раіонѣ милліонъ пудовъ, а расходы эксплоатаціи обходятся 4 коп. съ пуда, то если она перевезетъ только половину груза, но по 8 коп., она выручитъ чистаго дохода 2.000 руб.,— а при 5 коп. за весь грузъ—всего 1.000 руб.; значитъ ей выгоднѣе отказаться отъ половины груза и назначить 8 копѣекъ. Подобныя, самыя разнообразныя комбинаціи, на практикѣ встрѣчаются постояно. Желѣзная дорога для одного и того-же груза не можетъ назначить цѣны съ различныхъ смежныхъ станцій—скачками; напримѣръ 20, 30, 15 коп., что тоже ограничиваетъ возможность конкуренціи съ извознымъ промысломъ. Наконецъ, при недостаточномъ развитіи въ Россіи желѣзныхъ дорогъ и значительномъ уклоненіи ихъ отъ прямыхъ направленій, сплошь и рядомъ происходятъ, напримѣръ,

такія явленія: для доставленія даннаго товара до ближайшей станціи желѣзной дороги нужно сдѣлать гужемъ 50—80 верстъ; станція эта отстоитъ отъ рынка сбыта товара, положимъ, на 400 верстъ желѣзнаго пути; между тѣмъ мѣсто первоначальнаго отправленія товара отъ пункта его сбыта по гужевому главному пути отстоитъ всего, напримѣръ, верстъ на 300; конечно, въ такихъ случаяхъ часто предпочитаютъ провезти товаръ по главному гужевому пути на 300 верстъ, нежели везти его по проселочной дорогѣ верстъ 50—80 и за тѣмъ еще по желѣзной дорогѣ—400 верстъ.

Часто указываютъ, что гужевая перевозка не можетъ существовать рядомъ съ желѣзными дорогами по тому будто бы, что послѣднія понижаютъ свои цѣны, съ цѣлью убить гужевой промыселъ, а послѣ того начинаютъ неограничено властвовать и подымать свои тарифы. Но, во первыхъ, намъ неизвѣстно въ исторіи русскихъ желѣзныхъ дорогъ ни одной подобной тарифной борьбы, а, во вторыхъ, борьба эта врядъ ли возможна по той простой причинѣ, что обзаведеніе и первоначальное устройство гужеваго промысла такъ не мудрено и сравнительно дешево, что если бы желѣзная дорога, убивъ гужевый промыселъ, начала покоиться на лаврахъ, то, конечно, не долго ожидала бы возрожденія сво-

ихъ соперниковъ. Изложенное показываетъ, что такъ называемой монополіи желѣзныхъ дорогъ поставлены довольно узкія рамки хотя бы уже одной гужевой перевозкой.

Трудно не видѣть противорѣчія, съ одной стороны, между заявленіями, что желѣзныя дороги монополія, а съ другой—укорами, что рядомъ съ желѣзными дорогами производится гужевая перевозка. Существованіе извоза въ значительномъ количествѣ такъ или иначе, но уже доказываетъ, что монополія желѣзныхъ дорогъ не безгранична.

Но, кромѣ соперничества гужеваго извоза, желѣзныя дороги встрѣчаютъ несравненно болѣе сильное соперничество въ перевозкахъ водяными путями сообщенія: рѣчными, искусственными каналами и морскими.

Если желѣзныя дороги могутъ быть названы болѣе совершенными по отношенію гужевыхъ путей, то врядъ ли, во многихъ случаяхъ, ихъ можно считать болѣе совершенными сравнительно съ водяными сообщеніями. Даже пассажирское сообщеніе по водянымъ путямъ, въ особенности въ извѣстныя времена года, часто по удобствамъ своимъ предпочитается движенію по желѣзнымъ дорогамъ. Желѣзныя дороги, вообще говоря, не только не уничтожили перевозку пассажировъ водою, но напро-

тивъ, мы видимъ, что, рядомъ съ желѣзными дорогами, перевозка пассажировъ по главнымъ линіямъ водяныхъ сообщеній все болѣе и болѣе развивается. Что бы не ходить далеко за примѣрами, укажемъ на перевозку пассажировъ по Волгѣ, по Черному морю, возросшую со времени постройки желѣзныхъ дорогъ, наконецъ на ту же перевозку по Днѣпру, составляющую главный предметъ дохода Общества Днѣпровскаго пароходства. Но мы не будемъ останавливаться на конкуренціи желѣзныхъ дорогъ съ *водяными сообщеніями по перевозкѣ пассажировъ* хотя-бы потому, что пассажирское движеніе на большинствѣ русскихъ дорогъ до сего времени даетъ дорогамъ лишь одни убытки. Значитъ, о какой конкуренціи тутъ можно говорить? Обратимся къ перевозкѣ грузовъ, исключительно питающей доходность русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ этой области водяные пути сообщенія представляютъ громадную конкуренцію желѣзнымъ дорогамъ. Здѣсь можетъ быть вопросъ, если вообще подобные вопросы могутъ имѣть мѣсто, не о защитѣ водяныхъ сообщеніи отъ желѣзныхъ дорогъ, а скорѣе о пріисканіи средства уменьшить убытки желѣзныхъ дорогъ, подъ вліяніемъ конкуренціи водяныхъ сообщеній.

Что перевозка водою обходится гораздо дешев-

лѣ, нежели по желѣзнымъ дорогамъ—до такой степени дешевле, что во многихъ случаяхъ (напримѣръ на сплавномъ судоходствѣ) эта конкуренція для желѣзныхъ дорогъ становится невозможной, это фактъ общеизвѣстный, признанный какъ наукой, такъ и практикой. Иначе и быть не можетъ, такъ какъ, неговоря уже о томъ, что эксплоатація водяныхъ сообщеній стоитъ дешевле, нежели эксплоатація желѣзныхъ дорогъ, но, кромѣ того, затраченный капиталъ, громадный для желѣзныхъ дорóгъ, почти отсутствуетъ въ балансахъ предпріятій водяныхъ сообщеній.

Лицамъ, знакомымъ съ тарифами русскихъ желѣзныхъ дорогъ, извѣстно, что значительная часть самыхъ низкихъ тарифныхъ ставокъ сложилась подъ вліяніемъ конкуренціи водяныхъ сообщеній. Конечно, ставки эти представляютъ лишь попытку уничтожить водяную конкуренцію, которая не только не уничтожена, но, въ большинствѣ случаевъ, является рѣшительною побѣдительницею желѣзныхъ дорогъ. Къ сожалѣнію, не существуетъ статистики, которая показывала бы, какая часть изъ грузовъ, такъ сказать, общихъ, какъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и водяныхъ сообщеній (рѣчныхъ, искуственныхъ и морскихъ) приходится при настоящихъ тарифахъ, на желѣзныя дороги, и какая на водяныя сообще-

нія. Статистика эта показала бы, на сколько основательно серьезно говорить о томъ, что законъ спроса и предложенія не можетъ регулировать тарифы моноцольныхъ желѣзныхъ дорогъ. Водяныя сообщенія представляютъ желѣзнымъ дорогамъ чрезвычайную конкуренцію не только въ Россіи, но и повсюду. Какъ на примѣрѣ этой конкуренціи—остановимся на морскомъ сообщеніи.

Если обратить вниманіе на исторію сооруженія желѣзныхъ дорогъ на Европейскомъ континентѣ, то мы увидимъ, что большинство ихъ строилось прежде всего болѣе или менѣе въ направленіи меридіановъ, а не перпендикулярно имъ. И въ настоящее время большинство, желѣзныхъ дорогъ приближается болѣе къ направленію сѣверъ-югъ (поперекъ Европейскаго материка), нежели востокъ-западъ (вдоль материка), причемъ сооруженіе поперечныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ большинствѣ случаевъ, вызывалось коммерческими потребностями, а продольныхъ—часто стратегическими и политическими соображеніями.

Если мы займемся грузовою и денежною статистикою желѣзныхъ дорогъ, то увидимъ, что наибольшее грузовое движеніе также производится по направленіямъ поперечнымъ, и что въ большинствѣ случаевъ доходность поперечныхъ дорогъ бо́льшая,

нежели продольныхъ. Конечно, мы встрѣтимъ исключенія, но они не ослабляютъ значенія общаго правила. Указанныя явленія естественно истекаютъ изъ географическаго очертанія Европы, представляющей собою полуостровъ, окруженный морями преимущественно въ продольномъ направленіи, а равно вслѣдствіе болѣе выгодной перевозки товаровъ моремъ нежели желѣзными дорогами. Поэтому передвиженіе товаровъ въ продольномъ направленіи производится большею частію моремъ, а не по желѣзнымъ дорогамъ. Наоборотъ—движеніе по желѣзнымъ дорогамъ производится въ поперечномъ направленіи, къ портамъ, для дальнѣйшаго направленія оттуда грузовъ на судахъ, или же изъ морскихъ портовъ,—то есть, послѣ того, какъ товаръ избѣгнулъ уже перевозки по желѣзнымъ дорогамъ, насколько это было возможно. Почти вся торговля Англіи, Голландіи, Сѣверной Германіи съ Востокомъ, черезъ Суэзскій каналъ, минуетъ желѣзныя дороги и идетъ въ обходъ Европы—моремъ. Масса восточныхъ грузовъ изъ Средиземнаго моря и Суэзскаго канала доходитъ до Петербурга и Москвы не по южнымъ желѣзнымъ дорогамъ, а въ обходъ, моремъ, черезъ русскіе Балтійскіе порты. Изъ всего количества русскаго хлѣба, вывозимаго въ Европу, только около 20% идетъ сухимъ путемъ

по желѣзнымъ дорогамъ, а остальные 80% ищутъ ближайшаго порта и затѣмъ отправляются моремъ. Даже въ Берлинъ, на сравнительно коротком разстояніи, большее количество русскаго хлѣба идетъ черезъ Балтійскіе порты моремъ до Штетина и оттуда въ Берлинъ. Морская конкуренція доходитъ до такихъ размѣровъ, что пересылка грузовъ между русскими Балтійскими и Черноморскими портами иногда производится на пароходахъ въ обходъ всей Европы. Большая часть иностранныхъ грузовъ приходитъ въ Россію не по желѣзнымъ дорогамъ, а на пароходахъ. Всѣ эти и подобныя имъ явленія, бьющія въ глаза, конечно, не ускользнули отъ вниманія германскаго правительства. Движеніе моремъ приноситъ выгоду лишь странамъ, имѣющимъ свой торговый флотъ. Германія такого флота почти не имѣетъ, но имѣетъ достаточное количество продольныхъ стратегическихъ линій желѣзныхъ дорогъ. Вслѣдствіе сего, въ прошедшемъ году, германское правительство уже начало принимать мѣры для развитія движенія по этимъ продольнымъ желѣзнымъ дорогамъ. Мѣры эти выразились, между прочимъ, въ различныхъ конвенціяхъ съ русскими желѣзными дорогами по установленію крайне низкихъ тарифовъ для конкуренціи съ морскими фрахтами. У насъ часто,

какъ на примѣръ тарифной политики желѣзныхъ дорогъ, будто бы не основанной на коммерческихъ началахъ, а на какой-то незыблемой тарифной схемѣ,—ссылаются на Германію. Но, имѣя возможность довольно близко вѣдать желѣзнодорожную тарифную политику Германіи, мы знаемъ, что эта схема незыблема лишь тогда, когда незыблемость необходима для урегулированія отношеній съ иноземными конкурентами; когда же приходится конкурировать съ ними, схема эта дѣлается достаточно эластичной. Баснословно низкія цѣны буксировки грузовъ по внутреннимъ рѣкамъ и каналамъ достаточно извѣстны, чтобы не говорить о конкуренціи съ ними.

Кромѣ конкуренціи съ гужевыми и водяными путями сообщенія, желѣзныя дороги встрѣчаютъ еще конкуренцію во взаимномъ соперничествѣ. Желѣзныя дороги въ Россіи (какъ и по всей Европѣ) не находятся въ однихъ рукахъ. Въ Россіи, напримѣръ, кромѣ правительственныхъ дорогъ, существуетъ сорокъ два частныхъ общества желѣзныхъ дорогъ. Каждая изъ этихъ дорогъ имѣетъ, конечно, въ виду выручать наибольшій чистый доходъ; отсюда рождается стремленіе привлечь къ себѣ наибольшее количество грузовъ. Правительственныя дороги, какъ это мы видимъ на опытѣ, дѣйствуютъ

въ этомъ отношеніи совершенно также, какъ и частныя. Нѣкоторые полагаютъ, что для того, чтобы желѣзныя дороги конкурировали между собою, онѣ должны лежать другъ около друга и десервировать одну и ту же мѣстность. Мнѣніе это ошибочно. Въ дѣйствительности, желѣзныя дороги конкурируютъ между собою, находясь совершенно въ различныхъ мѣстностяхъ, идя по совершенно различнымъ направленіямъ и отстоя другъ отъ друга на сотни верстъ. Напримѣръ, по ввозу въ Россію иностранныхъ грузовъ: хлопка, чая, лимоновъ и проч. между собою соперничаютъ большинство линій желѣзныхъ дорогъ, ведущихъ къ главнымъ центрамъ потребленія или склада этихъ грузовъ въ Имперіи какъ отъ сухопутной границы, такъ и отъ главныхъ портовъ Балтійскаго и Чернаго морей. Участокъ Юго-Западныхъ дорогъ отъ Одессы до Кіева конкурируетъ съ Балтійской дорогой, идущей изъ Ревеля въ Петербургъ; Варшаво-Вѣнская дорога (Александрово-Варшава) конкурируетъ съ Лозово-Севастопольской дорогой (Севастополь-Харьковъ). По перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ, составляющихъ главный предметъ вывоза Россіи и главную статью перевозки русскихъ желѣзныхъ дорогъ, Либавская дорога (Бахмачь-Либава) по отношенію раіона Курско-Кіевской дороги конкурируетъ съ Харьково-

Николаевской (Ворожба-Николаевъ). Желѣзныя дороги, идущія изъ Витебска въ Ригу, конкурируютъ съ Московско-Брестской дорогой, идущей изъ Москвы въ Брестъ и т. д. Указанное мнѣніе ошибочно не только для транзитныхъ, но и для мѣстныхъ грузовъ. Возьмемъ для примѣра хлѣбъ раіона, принадлежащаго Курско-Кіевской дорогѣ. Хлѣбъ этотъ можетъ идти на сѣверъ—въ Либаву, въ Ригу и въ Кенигсбергъ, на югъ—въ Одессу и Николаевъ, на западъ—въ Радзивиловъ и на Варшаву. Желѣзныя дороги, ведущія къ сказаннымъ пунктамъ, прикасаются къ Курско-Кіевской дорогѣ, къ ея концамъ и къ серединѣ, въ направленіи къ ней почти перпендикулярномъ. Дороги эти принимаютъ отъ нея хлѣбные грузы, но не отымаютъ ихъ отъ нея. Такимъ образомъ Курско-Кіевская дорога является полною обладательницею хлѣба своего раіона. Между тѣмъ по отношенію этого хлѣба проявляется значительная конкуренція между всѣми желѣзными дорогами, къ ней прилегающими, и въ этой конкуренціи невольно принимаетъ участіе сама Курско-Кіевская дорога, устанавливая, для защиты своихъ интересовъ, различныя ставки въ различныхъ направленіяхъ, дабы не терять значительную часть дохода въ случаѣ, если грузъ пойдетъ по болѣе короткимъ направленіямъ. Такимъ

образомъ, въ данномъ случаѣ, по отношенію грузовъ, безспорно принадлежащихъ данной дорогѣ, она вынуждена вести конкуренцію между различными своими протяженіями и участками.

Приходится также часто слышать, что между желѣзными дорогами не можетъ быть конкуренціи, потому, что опытъ будто бы неоспоримо доказалъ, что всякая конкуренція желѣзныхъ дорогъ кончается соглашеніемъ, послѣ котораго онѣ наверстываютъ всѣ убытки, ими понесенные во время конкуренціи. Дѣйствительно, подобныя явленія имѣли мѣсто и по нынѣ происходятъ въ широкихъ размѣрахъ, но только въ Англіи и Америкѣ. Тамъ явленія эти возможны потому, что страны эти обладаютъ сравнительно большимъ числомъ желѣзныхъ дорогъ, а главное, что желѣзнодорожныя предпріятія разсматривались тамъ во всѣхъ отношеніяхъ, всегда какъ предпріятія частныя, то есть пользовались полною свободою дѣйствій и исключительно на свой рискъ. Въ континентальной же Европѣ, въ построеніи желѣзныхъ дорогъ участвовали государственные капиталы; выборъ направленія и опредѣленіе очереди и порядка постройки желѣзныхъ дорогъ зависѣлъ также отъ государства, концессіи на постройку желѣзныхъ дорогъ давались исключительно по усмотрѣнію правительствъ и, наконецъ,

de jure или de facto, но желѣзныя дороги или подчиняются, или во всякое время должны подчиняться требованіямъ государства. Вслѣдствіе подобнаго положенія вещей, въ континентальной Европѣ явленія устраненія конкуренцій между желѣзными дорогами посредствомъ взаимнаго соглашенія если и имѣютъ мѣсто, то весьма рѣдко. Подобныя соглашенія на практикѣ осуществлялись въ значительной степени лишь тогда, когда само государство брало въ эксплоатацію нѣсколько линій желѣзныхъ дорогъ. Тогда дѣйствительно конкуренція между ними устранялась единствомъ владѣльца всѣхъ линій. Что касается Россіи, то намъ неизвѣстно за все время существованія желѣзныхъ дорогъ ни одного серьезнаго соглашенія по устраненію между ними конкуренціи. Попытки въ этомъ родѣ дѣйствительно дѣлались и по нынѣ еще дѣлаются, но всѣ подобныя попытки касались второстепенныхъ теченій грузовъ и всѣ онѣ всегда отличались шаткостью. Такимъ образомъ въ Россіи конкуренція между желѣзными дорогами существуетъ въ довольно широкихъ размѣрахъ, и эта конкуренція даже озабочиваетъ правительственныя сферы. Проектировались законодательныя мѣры для устраненія конкуренціи, и въ нѣкоторыхъ случаяхъ для этого правительство принимало административныя мѣро-

пріятія. И такъ, съ одной стороны увѣряютъ, будто бы желѣзныя дороги, устраняя взаимную конкуренцію, устраиваютъ монопольные тарифы, и одновременно, съ другой стороны, желаютъ уничтожить эту конкуренцію, какъ нѣчто зловредное.

Мы обрисовали въ краткихъ чертахъ конкуренцію желѣзныхъ дорогъ съ другими путями сообщенія и между собою. Конкуренція эта у насъ въ Россіи проявляется въ весьма значительныхъ размѣрахъ и мы утверждаемъ, что если пересмотрѣть всѣ тарифы русскихъ желѣзныхъ дорогъ, то увидимъ, что добрая половина ихъ сложилась подъ явнымъ вліяніемъ указаннаго соперничества. Вслѣдствіе сего нужно думать, что названіе желѣзнодорожныхъ предпріятій монополіями — не совсѣмъ точно, а тѣмъ болѣе не правиленъ дѣлаемый изъ этого названія выводъ, что законъ спроса и предложенія не можетъ регулировать желѣзнодорожные тарифы. Выводъ этотъ не вѣренъ еще потому, что и при монополіи законъ спроса и предложенія не перестаетъ оказывать своего дѣйствія на опредѣленіе цѣнъ продуктовъ и услугъ монопольныхъ предпріятій. Вотъ что по этому предмету въ своемъ замѣчательномъ сочиненіи говоритъ членъ Парижской академіи наукъ de la Gournerie:

„Монополія видоизмѣняетъ, но не уничтожаетъ

дѣйствіе закона спроса и предложенія. Существуетъ значительное число монополій,—однѣ по праву, другія—въ силу обстоятельствъ; тѣмъ не менѣе соотвѣтствующіе товары имѣютъ опредѣленную цѣну безъ всякаго вмѣшательства власти. Имѣющій привилегію можетъ, конечно, спрашивать за свои произведенія преувеличенную цѣну; но видя, что продаетъ ихъ въ незначительномъ количествѣ, онъ придетъ скоро къ необходимости умѣрить требованія для увеличенія своей прибыли. Если же онъ назначитъ цѣну очень низкую, то приливъ спроса приведетъ его скоро къ рѣшенію поправить ошибку. Такимъ образомъ, цѣна, которую онъ вынужденъ назначить въ силу своихъ собственныхъ выгодъ, произойдетъ отъ „игры спроса и предложенія“ и опредѣлитъ рыночную цѣнность предмета, на производство котораго онъ имѣетъ привилегію. Эти соображенія примѣнимы и при конкуренціи ко всѣмъ промышленностямъ, способнымъ къ значительному развитію. Строители машинъ могутъ быть приведены къ рѣшенію, въ надеждѣ увеличить распространеніе своихъ произведеній, сдѣлать значительно большія уступки въ цѣнахъ, чѣмъ въ томъ случаѣ, если бы они стремились только перебить другъ у друга удовлетвореніе существующихъ потребностей“.

Разсмотримъ этотъ вопросъ болѣе подробно.

Обыкновенно конкуренціею называютъ борьбу нѣсколькихъ производителей по предложенію однихъ и тѣхъ же предметовъ потребленія или одинаковыхъ услугъ. Если такая борьба для данной промышленности не можетъ имѣть мѣста, то ее называютъ монополіей.

Вникнемъ ближе, какимъ способомъ борьба эта производится. Очевидно прежде всего, что для того, чтобы такая борьба могла имѣть мѣсто, необходимо участіе въ дѣлѣ потребителя. Потребитель, желающій пріобрѣсти какой-либо предметъ или услугу, обращается къ производителю. Если назначенная цѣна за этотъ предметъ или услугу производителемъ соотвѣтствуетъ разсчетамъ потребителя, то онъ производитъ покупку; въ противномъ же случаѣ обращается къ другимъ производителямъ. Обыкновенно говорятъ, что въ данномъ случаѣ происходитъ борьба между производителями. Въ дѣйствительности же непосредственной борьбы между производителями не существуетъ. Непосредственная борьба производится между потребителемъ и производителемъ и она основывается на способности, которой обладаетъ потребитель, искать у другаго производителя то, что одинъ изъ производителей предлагаетъ на условіяхъ, ему не подходящихъ·

Коль скоро производители становятся въ возможность вести между собою непосредственную борьбу, то борьба эта, большею частью, обращается въ стачку. Само собою разумѣется, что каждый производитель при конкуренціи знаетъ, что не онъ одинъ можетъ удовлетворить потребителя, потому что есть другіе такіе же производители, и именно въ этомъ сознаніи заключается причина, которая заставляетъ его предлагать потребителю наивыгоднѣйшія условія. Тѣмъ не менѣе, въ экономическомъ явленіи, называемомъ конкуренціею, не существуетъ непосредственной борьбы между производителями, заставляющей ихъ устанавливать для потребителя самыя низкія цѣны, но непосредсвенная борьба имѣетъ мѣсто между производителемъ и потребителемъ, поддерживаемымъ другими производителями, что и придаетъ ему силу предписывать въ извѣстныхъ предѣлахъ производителю цѣну,—въ предѣлахъ, граничащихъ съ собственною выгодою послѣдняго.

Предположимъ теперь, что потребитель имѣетъ дѣло съ монополіей, и вернемся къ предыдущимъ разсужденіямъ.

И такъ, производитель — монополистъ назначаетъ за предметъ или услугу, имъ производимую, цѣну, не соотвѣтствующую разсчетамъ потребите-

ля, причемъ этотъ послѣдній не можетъ обратиться къ другимъ производителямъ, такъ какъ ихъ не существуетъ.—Что же въ такомъ случаѣ будетъ дѣлать потребитель? Онъ или не купитъ предмета или услуги, если можетъ безъ нихъ обойтись, или, если это возможно, замѣнитъ ихъ другими, однородными по цѣли предметами или услугами, или же, наконецъ, ограничитъ свои потребности и купитъ необходимое ему въ меньшемъ количествѣ. Такимъ образомъ, въ данномъ случаѣ, потребитель, въ собственной своей инерціи, находитъ оружіе для борьбы противъ чрезмѣрныхъ требованій производителя. Мы здѣсь заранѣе предвидимъ возраженіе. Намъ могутъ сказать: „хороша борьба посредствомъ мора потребителей. Вотъ въ этой неравной борьбѣ и заключается все зло монополіи“. Что монополія есть зло и что, потому, слѣдуетъ избѣгать создавать монополію искуственно—не подлежитъ сомнѣнію. Но на свѣтѣ есть много еще худшихъ, къ сожалѣнію неизбѣжныхъ, золъ. Вся жизнь представляетъ для массы вѣчную борьбу съ лишеніями. Каждый потребитель обязанъ соразмѣрять свои потребности со средствами, и потому лишенія массы относятся не только къ предметамъ или услугамъ монопольнымъ, но также и къ не монопольнымъ, если цѣна сихъ послѣднихъ предметовъ и услугъ

не соотвѣтствуетъ средствамъ потребителя, что и имѣетъ мѣсто всюду ежеминутно въ отношеніи массы потребителей. Но при этомъ не слѣдуетъ упускать изъ виду, что эти лишенія, какъ и все на свѣтѣ, весьма относительны. Потребитель можетъ обойтись безъ того, что ему нужно, лишь послѣ извѣстныхъ предѣловъ требованій со стороны моно полиста-производителя, но, съ другой стороны, производитель не можетъ существовать безъ потребителей, а потому собственная его выгода ограничитъ размѣръ предъявляемыхъ имъ требованій. Эти требованія должны не только допускать существованіе потребителей, но, кромѣ того, допускать существованіе и болѣе или менѣе значительнаго ихъ числа, потому что для всякаго производителя выгоднѣе продать, напримѣръ, 1.000 единицъ съ чистой пользой въ одну копѣйку съ каждой единицы, нежели 100 единицъ, съ пользой въ 5 коп. съ единицы. Иначе говоря—собственная выгода производителя заключается въ томъ, чтобы выручить наибольшій чистый доходъ; наибольшій же чистый доходъ зависитъ не исключительно отъ размѣра пользы, получаемой на каждой проданной единицѣ, но, главнымъ образомъ, отъ числа проданныхъ единицъ, отъ распространенія потребленія среди массы населенія, необладающей значительными рессур-

сами къ жизни. Это общій законъ, относящійся одинаково какъ къ монопольной, такъ и къ свободной промышленности. Разница лишь въ томъ, что зависимость чистаго дохода отъ пользы на каждую проданную единицу и отъ числа проданныхъ единицъ—можетъ быть будетъ не одинакова въ первомъ и во второмъ случаѣ. Очевидно, что шансы вышеуказанной борьбы между потребителемъ и монополистомъ будутъ тѣмъ болѣе благопріятны для потребителя, чѣмъ онъ легче можетъ обойтись, въ количественномъ отношеніи, безъ предмета или услуги, имъ требуемой. Если борьба эта будетъ относиться къ предметамъ первой необходимости, то понятно, что всѣ шансы будутъ на сторонѣ монополиста; но если она будетъ относиться къ предметамъ или услугамъ, безъ которыхъ потребитель можетъ легко обойтись, то эти шансы будутъ на его сторонѣ. Наконецъ, когда борьба эта будетъ относиться къ такимъ услугамъ или предметамъ, потребленіе коихъ необходимо привить въ массѣ и для производства которыхъ нужны предварительныя значительныя пожертвованія со стороны монополиста, то въ такомъ случаѣ вся сила въ борьбѣ будетъ на сторонѣ потребителя, и монополистъ долженъ будетъ выдерживать всю тяжесть инерціи спроса.

И такъ, будемъ ли мы имѣть дѣло съ конку-

ренціею производителей или съ монополіей,—въ обоихъ случаяхъ во взаимномъ положеніи производителя и потребителя мы замѣчаемъ борьбу, происходящую непосредственно между потребителемъ и производителемъ. Борьба эта въ обоихъ случаяхъ является послѣдствіемъ одной и той же причины: антагонизма желаній производителя и потребителя,—и приводитъ къ одинаковой цѣли: равновѣсію между спросомъ и предложеніемъ. Разница между обоими случаями заключается только въ формѣ и средствахъ борьбы. При конкуренціи—многочисленность предложеній увеличиваетъ взыскательность спроса, что ведетъ къ уменьшенію цѣны предложенія; при монополіи—инерція спроса неизбѣжно заставляетъ уменьшать цѣну предложенія для возбужденія многочисленности спроса. Въ обоихъ случаяхъ колебанія въ цѣнѣ предмета или услуги продолжаются до тѣхъ поръ, покуда не установится состояніе равновѣсія между спросомъ и предложеніемъ,—состояніе, которое существенно зависитъ отъ максимума уступокъ, которыя можетъ сдѣлать предложеніе, оставляя для себя лишь благоразумную прибыль. Этотъ максимумъ одинъ и тотъ же въ обоихъ случаяхъ, и состояніе равновѣсія между спросомъ и предложеніемъ въ обоихъ случаяхъ выражаетъ именно рыночную цѣнность

даннаго предмета или услуги. Такимъ образомъ очевидно, что законъ спроса и предложенія опредѣляетъ цѣну предмета или услуги какъ свободной промышленности (при конкуренціи между производителями), такъ и въ области промышленности монопольной. Выводъ этотъ, конечно, примѣнимъ во всемъ своемъ объемѣ и къ желѣзнымъ дорогамъ, предполагая даже, что онѣ представляютъ собою монополію. Но мы недостаточно еще выяснили бы вопросъ, доказавъ, что законъ спроса и предложенія дѣйствуетъ, вслѣдствіе инерціи спроса, на желѣзнодорожные тарифы, предполагая даже что желѣзно-дорожная промышленность—монопольна. Мы кромѣ того еще утверждаемъ, что дѣйствіе закона спроса и предложенія спеціально въ желѣзнодорожной промышленности, подъ вліяніемъ инерціи спроса, на столько сильно, что врядъ-ли отъ этого не достигаются результаты стольже благопріятные, какъ и въ наиболѣе свободной промышленности, подверженной безусловно полному вліянію конкуренціи производителей.

Въ самомъ дѣлѣ, услуги, которыя желѣзныя дороги, по ихъ спеціальному назначенію, должны выполнять, очевидно, въ большинствѣ случаевъ, не принадлежатъ къ категоріи тѣхъ, которыя по ихъ существу неизбѣжны для потребителей. Онѣ не от-

вѣчаютъ потребностямъ абсолютно неотвратимымъ, но, напротивъ, относятся къ нуждамъ относительнымъ,—къ нуждамъ, удовлетвореніе которыхъ подчиняется ихъ стоимости. Характеръ относительности потребностей въ желѣзнодорожныхъ услугахъ касается не столько размѣровъ потребленія, какъ самой ихъ сущности; иначе, конечно, можно бы было сказать то же самое о всѣхъ жизненныхъ потребностяхъ,—ибо все относительно, если только разсматривать размѣры, въ предѣлахъ которыхъ потребности могутъ быть удовлетворены, включая сюда даже потребность ѣсть, то есть, одну изъ самыхъ сильныхъ потребностей. Этотъ характеръ относительности потребностей въ услугахъ желѣзныхъ дорогъ основывается главнымъ образомъ на томъ, что желѣзныя дороги не производятъ предметовъ, но служатъ только, въ числѣ другаго рода перевозочныхъ промышленностей, для перемѣщенія ихъ изъ одного мѣста въ другое. Назначеніе желѣзныхъ дорогъ заключается лишь въ устраненіи преградъ разстояній и въ доставленіи этимъ способомъ однороднымъ по назначенію предметамъ, возможности соперничества на многихъ рынкахъ потребленія. Понятно слѣдовательно, что если желѣзная дорога для доставленія даннаго предмета изъ мѣста его производства въ какой либо рынокъ потребленія, назна-

читъ такой тарифъ, что онъ не будетъ соотвѣтствовать разсчетамъ потребителей, то если даже предположить, что предметъ этотъ не можетъ быть доставленъ на данный рынокъ по другимъ путямъ, и что безъ него ни какъ не могутъ обойтись потребители, то и тогда, во многихъ случаяхъ, на этомъ рынкѣ непремѣнно явятся предметы однородные по цѣли, но мѣстнаго производства. Далѣе, другое обстоятельство, вслѣдствіе котораго дѣйствіе закона спроса и предложенія оказываетъ, въ зависимости отъ инерціи спроса, значительное вліяніе на пониженіе цѣнъ желѣзнодорожнаго провоза, заключается вопервыхъ—въ значительности общихъ расходовъ (независимыхъ отъ количества производства) въ этого рода промышленности, а вовторыхъ—въ той особенности ея, что разъ она въ какой либо мѣстности основана, то уже фактически не можетъ прекратить своего существованія. Вслѣдствіе первой причины собственный интересъ желѣзныхъ дорогъ побуждаетъ ихъ къ уменьшенію тарифовъ, такъ какъ дефицитъ отъ такого уменьшенія, падающій на каждую единицу производства, уравновѣшивается не только увеличеніемъ количества производства, но, кромѣ того, и уменьшеніемъ стоимости производства на каждую единицу, вслѣдствіе разложенія постояннаго общаго расхода на большее число единицъ. Подъ

вліяніемъ же второй причины, желѣзныя дороги, въ особенности мало доходныя, должны искать грузы, заставлять ихъ двигаться, однимъ словомъ создавать ихъ въ томъ смыслѣ, чтобы грузы, находящіеся, такъ сказать, въ скрытомъ и безполезномъ состояніи, сдѣлались бы доступными для потребленія, а потому самому неизбѣжно потребляемыми. Конечно такія дѣйствія сопряжены съ значительными затратами. Для этого желѣзныя дороги должны часто возить не только безъ прибыли, а прямо въ убытокъ; но очевидно, съ другой стороны, что, не имѣя возможности закрыть дорогу, только такимъ путемъ можно, хотя въ будущемъ, сдѣлать изъ нея предпріятіе болѣе или менѣе выгодное. Мы совсѣмъ вышли бы изъ предѣловъ настоящей статьи, если бы захотѣли подтвердить фактами, что русскія желѣзныя дороги, регулируя свои тарифы на основаніи неизбѣжнаго закона спроса и предложенія, увеличили передвиженіе товаровъ до предѣловъ, о которыхъ прежде и не мечтали, и, кромѣ того, создали новые грузы, находившіеся прежде въ скрытомъ и безполезномъ состояніи, а потому ссылаемся по этому вопросу хотя бы на „Желѣзнодорожное хозяйство“ (томъ II) профессора Чупрова, котораго уже никакъ нельзя заподозрить въ пристрастіи къ желѣзнымъ дорогамъ.

Для нагляднаго доказательства весьма сильнаго дѣйствія закона спроса и предложенія на желѣзнодорожные тарифы мы приведемъ еще слѣдующіе, какъ намъ кажется, весьма убѣдительные факты. Уставы русскихъ желѣзныхъ дорогъ обязываютъ ихъ не держать тарифы выше тѣхъ нормъ, которыя, какъ предѣльныя, значатся въ Уставѣ Главнаго Общества Россійскихъ дорогъ. Въ этомъ послѣднемъ Уставѣ поименованы товары съ подраздѣленіемъ ихъ на три разряда, причемъ предѣльныя нормы провозной платы опредѣлены: для перваго разряда $^1/_{12}$, для втораго $^1/_{18}$ и для третьяго $^1/_{24}$ съ пуда и версты, съ пониженіемъ этой платы за разстояніе свыше 200 верстъ на 10%, свыше 500 верстъ—на 15% и, наконецъ, свыше 1,000 верстъ—на 20%. Въ нѣкоторыхъ позднѣйшихъ уставахъ опредѣлены еще спеціальныя пониженныя предѣльныя нормы для двухъ—трехъ наименованій грузовъ, какъ то: для соли, угля, желѣзной руды и удобрительныхъ туковъ. Напримѣръ, въ Уставѣ Юго-Западныхъ дорогъ нормы эти опредѣлены: для соли въ $^1/_{45}$ коп., а для остальныхъ трехъ грузовъ въ $^1/_{65}$, но лишь при перевозкахъ на разстояніяхъ свыше 200 верстъ. Если бы въ желѣзнодорожной промышленности не дѣйствовалъ законъ спроса и предложенія и не опредѣлялъ провозныя цѣны, то понятно, что до-

роги держались бы высшихъ нормъ, въ ихъ уставахъ опредѣленныхъ, и не дѣлали бы никакихъ тарифныхъ пониженій. Что же мы видимъ въ дѣйствительности? Около двухъ третей грузовъ желѣзныя дороги перевозятъ по тарифамъ значительно нисшимъ уставныхъ. Мы не имѣемъ по этому предмету точныхъ свѣдѣній, касающихся всѣхъ русскихъ дорогъ, а потому представляемъ ихъ лишь по отношенію дорогъ Юго-Западныхъ. Въ 1881 г. онѣ перевезли всего грузовъ частныхъ отправителей 130½ милліоновъ пудовъ. Изъ нихъ только около 40 милліоновъ по предѣльнымъ тарифамъ,—остальные же 90½ милліоновъ—по тарифамъ значительно нисшимъ, которые доходили до 1/80 коп. съ пуда и версты. Пониженія противъ уставныхъ нормъ касались почти всѣхъ предметовъ и даже тѣхъ, для которыхъ Правительство въ Уставѣ сочло нужнымъ опредѣлить особо пониженные тарифы. Такъ, изъ всего количества перевезенной соли—592 тысячи пудовъ—болѣе 100 тысячъ пудовъ перевезено по тарифу ниже 1/45; изъ всего количества перевезеннаго минеральнаго топлива—1,340 тысячъ пуд., желѣзной руды—37 тысячъ и туковъ—252 тысячи,—около 1.255 тысячъ перваго, 36 тысячъ втораго, и 112 тысячъ третьяго груза перевезено по тарифу также ниже предѣльнаго. Передъ подобными фактами, отрицать

громадное дѣйствіе закона спроса и предложенія въ области желѣзнодорожныхъ тарифовъ можно только по недостаточному знакомству съ дѣломъ.

Въ силу вышеизложенныхъ соображеній мы заключаемъ, что цѣна провоза по желѣзнымъ дорогамъ опредѣляется на основаніи общаго экономическаго закона спроса и предложенія, опредѣляющаго цѣну всякой услуги и всякаго предмета. Естественно, что и желѣзно-дорожные тарифы должны регулироваться по цѣнѣ провоза, опредѣляемой на основаніи этого міроваго закона. Всякій же другой умозрительный законъ, взятый не изъ жизни, не можетъ опредѣлять эти тарифы безъ того, что бы на каждомъ шагу не приводить къ абсурдамъ.

Для устраненія недоразумѣній мы должны еще оговориться, что въ неизбѣжной необходимости примѣненія къ желѣзно-дорожнымъ тарифамъ закона спроса и предложенія, мы ни сколько не видимъ довода противъ правительственной эксплоатаціи. Изъ этой необходимости можно только вывести заключеніе, что законъ спроса и предложенія въ примѣненіи къ желѣзно-дорожнымъ тарифамъ, какъ и всякій другой законъ жизни, обязателенъ какъ для частныхъ обществъ, такъ и для правительственныхъ органовъ, эксплоатирующихъ желѣзныя до-

роги. Кромѣ того, изъ того-же тарифнаго положенія нисколько не вытекаетъ отрицаніе необходимости государственнаго воздѣйствія на желѣзнодорожные тарифы. Напротивъ, мы убѣждены въ необходимости законодательныхъ ограниченій въ примѣненіи указаннаго естественнаго тарифнаго закона; но дѣло лишь въ томъ, что ограниченія эти должны соотвѣтствовать сущности вещей и имѣть въ виду дѣйствительные интересы страны, а не служить копіею чужихъ порядковъ, принимаемыхъ даже безъ изслѣдованія причинъ и основаній, которыя ихъ создали.

II. Тарифы должны регулироваться по закону спроса и предложенія.—Нѣкоторыя заключенія и разъясненія этого положенія.—Примѣненіе его на практикѣ.

Въ предыдущей статьѣ мы указывали, что законъ спроса и предложенія оказываетъ въ желѣзнодорожной промышленности вліяніе на цѣны производства, какъ и во всякой другой промышленности. Такимъ образомъ совершенно неосновательно утвержденіе, что въ самой природѣ вещей нѣтъ принципа, который регулируетъ желѣзнодорожные тарифы и что, поэтому, при отсутствіи формальныхъ законовъ для регулированія провозныхъ цѣнъ, желѣзныя дороги будто бы могутъ назначать та-

рифы по фантазіи распорядителей.—Конечно, такіе фантастическіе тарифы могутъ имѣть мѣсто по стольку, по сколько во всякомъ дѣлѣ, не смотря на какіе бы то ни было законы, можетъ проявляться человѣческое неблагоразуміе.—Но рѣчь, конечно, идетъ не о проявленіи этого неблагоразумія, а о самой сущности дѣла.—Сущность же дѣла заключается въ томъ, что собственный интересъ желѣзныхъ дорогъ, представляющій собою стимулъ гораздо сильнѣй всякихъ формальныхъ законовъ,—долженъ приводить и въ дѣйствительности приводитъ желѣзныя дороги къ назначенію такихъ тарифовъ, которые, по крайней мѣрѣ въ большинствѣ случаевъ, согласуютъ какъ интересы желѣзной дороги, такъ и интересы публики.—Обыкновенно, говоря объ интересахъ желѣзной дороги и публики, непремѣнно представляютъ ихъ совершенно противоположными другъ другу, на томъ будто-бы основаніи, что интересъ желѣзной дороги состоитъ во взыманіи наиболѣе высокихъ провозныхъ платъ, а интересъ публики-пользоваться, буде возможно, даровою перевозкою.

Но такое представленіе совершенно не вѣрно.—Интересъ желѣзной дороги, правда, состоитъ въ возможно высокой оплатѣ перевозки, но съ тѣмъ, чтобы перевозка въ опредѣленномъ количествѣ

дѣйствительно состоялась, а не ускользнула бы совсѣмъ или въ извѣстной части.

Такимъ образомъ, интересъ желѣзной дороги *заключается въ томъ, чтобы перевозить по наивысшей* цѣнѣ, совмѣстимой съ потребностью, заставляющею прибѣгать къ ея услугамъ, т. е. съ интересомъ публики. Точно такъ же невѣрно абсолютно утверждать, что выгода публики заключается въ полученіи даровой перевозки.—Провозная цѣна по желѣзной дорогѣ представляетъ собою лишь элементъ, въ числѣ многочисленныхъ другихъ элементовъ, вліяющихъ на опредѣленіе рыночной цѣнности даннаго товара, и потому, очевидно, нѣтъ особой причины, чтобы именно этотъ элементъ уничтожился преимущественно передъ какимъ-либо другимъ элементомъ.

Такимъ образомъ общественный интересъ заключается не въ томъ, чтобы желѣзныя дороги возили даромъ, а лишь въ томъ, чтобы провозныя цѣны не превышали размѣровъ, которые ставятъ этотъ элементъ рыночной цѣнности товаровъ въ раціональное отношеніе къ совокупности всѣхъ прочихъ элементовъ.—Слѣдовательно, интересы разумной эксплоатаціи желѣзной дороги въ области тарифовъ, при дѣйствіи лишь одного закона спроса и предложенія, въ большинствѣ случаевъ сливаются

съ общественнымъ интересомъ.—Въ силу такого положенія вещей, выясненнаго въ предыдущей статьѣ нашей, мы и сдѣлали заключеніе, что „желѣзно-дорожные тарифы должны регулироваться по цѣнамъ провоза, опредѣленнымъ закономъ спроса и предложенія".

Но въ виду того, что это положеніе представляется самымъ капитальнымъ въ вопросѣ о желѣзно-дорожныхъ тарифахъ, въ настоящей статьѣ мы еще намѣрены, съ одной стороны выяснить болѣе наглядно нѣкоторыя изъ тѣхъ соображеній, которыя привели насъ къ этому положенію, а съ другой стороны—указать на нѣкоторыя логическія заключенія, изъ него вытекающія.

Желѣзная дорога, предоставленная дѣйствію закона спроса и предложенія, будетъ устанавливать свои тарифы такъ, чтобы получать наибольшій чистый доходъ, ибо очевидно, что интересъ каждой желѣзной дороги, какъ и всякаго промышленнаго предпріятія, заключается именно въ томъ, чтобы увеличить возможно болѣе разность между валовымъ доходомъ и расходами эксплоатаціи. А потому понятно, что критеріумомъ для опредѣленія успѣховъ эксплоатаціи данной дороги можетъ служить лишь размѣръ чистаго дохода. Слѣдовательно, только посредствомъ сравненія этого чиста-

го дохода за различные годы эксплоатаціи дороги можно судить объ ея успѣхахъ. Все это такъ ясно, что не требуетъ никакихъ доказательствъ, а потому мы и ссылались въ прошедшей статьѣ на приведенное правило, какъ на аксіому.—Тѣмъ не менѣе, благодаря различнымъ произвольнымъ формуламъ, принимаемымъ при всевозможныхъ сужденіяхъ объ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, пожалуй и ссылка *на эту аксіому покажется не совсѣмъ ясной.* Нѣкоторыя лица о результатахъ эксплоатаціи судятъ не по разности валоваго дохода и расхода, а по отношенію расхода къ валовому доходу. Не трудно видѣть всю неточность такого сужденія. Положимъ, что дорога даетъ съ версты валоваго дохода 9000 рублей, а расхода 4950 руб;—слѣдовательно чистый доходъ будетъ 4050 руб., а процентное отношеніе расходовъ къ валовому доходу—55.—Предположимъ теперъ, что на будущій годъ посредствомъ различныхъ законныхъ тарифныхъ комбинацій—доходъ съ версты увеличится на 1000 руб., а расходъ на 900 руб.;—значитъ валовой доходъ съ версты будетъ 10.000 рублей, расходъ—5850 р. чистый доходъ—4150, а процентное отношеніе расхода къ валовому доходу 58.50 . Очевидно, что результатъ эксплоатаціи дороги во второй годъ болѣе благопріятенъ нежели въ первый,—такъ какъ

чистый доходъ увеличился на 100 руб. съ версты. Слѣдовательно, если дорога имѣетъ 1000 верстъ,—то она получила за покрытіемъ всѣхъ расходовъ эксплоатаціи на 100.000 руб. болѣе сравнительно съ первымъ годомъ. Между тѣмъ, если судить по процентному отношенію расходовъ эксплоатаціи къ доходу, то окажется, что результатъ эксплоатаціи втораго года менѣе благопріятенъ результатовъ перваго, такъ какъ это отношеніе возросло на $3^1/_2{}^0/_0$. И такъ, каждая дорога при установленіи своихъ тарифовъ будетъ стремиться не къ уменьшенію отношенія расхода къ доходу,—а къ тому, что бы выручить наибольшій чтстый доходъ, т. е. къ тому чтобы достигнутъ наибольшей разности между валовымъ доходомъ и расходомъ. А такъ какъ ни валовой доходъ, ни расходъ не зависятъ отъ основнаго капитала, затраченнаго на приведеніе дороги въ то состояніе, въ которомъ она нахoдится, то отсюда логически вытекаетъ, что капиталъ сооруженія желѣзной дороги не имѣетъ никакого вліянія на цѣну провоза, а слѣдовательно и на тарифы.—Намъ могутъ замѣтить, что валовой доходъ и расходы находятся въ нѣкоторой зависимости отъ основнаго капитала,—такъ какъ несоотвѣтствующее развитіе различныхъ сооруженій и подвижнаго состава можетъ вліять

на увеличеніе доходовъ и на сокращеніе расходовъ.—Но дѣло въ томъ, что предыдущія разсужденія имѣютъ въ виду лишь нормальныя обстоятельства. И, конечно, выше-приведенный тарифный принципъ относится въ полномъ объемѣ только къ дорогамъ благоустроеннымъ и обладающимъ средствами для постояннаго поддержанія правильнаго движенія, соотвѣтствующаго спросу,—безразлично откуда бы эти средства ни брались: изъ запаснаго капитала или изъ чистаго дохода.

И такъ, каждая дорога, предоставленная свободному дѣйствію закона спроса и предложенія, въ силу собственнаго интереса должна стремиться къ выручкѣ наибольшаго чистаго дохода.—Изъ этого слѣдуетъ обратное: что провозныя цѣны, опредѣленныя свободнымъ дѣйствіемъ закона спроса и предложенія, обезпечиваютъ желѣзнымъ дорогамъ наибольшій чистый доходъ.—За тѣмъ, эти провозныя цѣны нисколько не зависятъ отъ капитала сооруженія желѣзныхъ дорогъ.

Установивъ эти положенія, для дальнѣйшаго разъясненія представленнаго въ началѣ основнаго принципа желѣзнодорожныхъ тарифовъ, прибѣгнемъ къ графическому методу.

Валовой доходъ, получаемый отъ перевозки

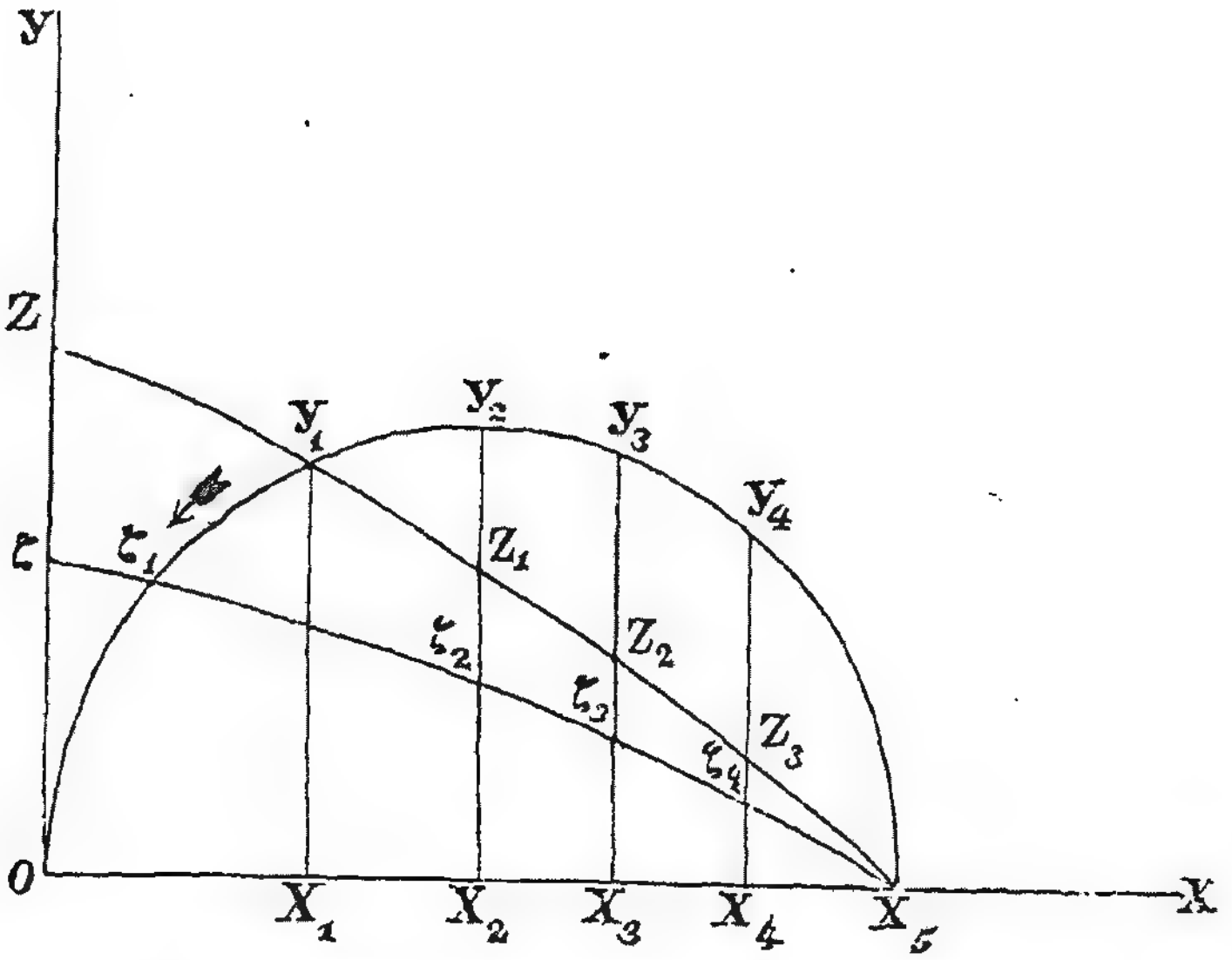
товара по желѣзной дорогѣ, зависитъ отъ провозной цѣны, взымаемой за перевозку, а также и отъ совокупности условій производства и потребленія самого товара, вліяющихъ на размѣръ перевозки при данной провозной платѣ.—При одномъ и томъ-же тарифѣ товаръ одного рода можетъ двигаться въ значительномъ количествѣ, а другой въ весьма слабомъ. Одинъ и тотъ-же товаръ въ одно время, при данныхъ условіяхъ потребленія и производства его, можетъ двигаться въ значительно большемъ размѣрѣ, нежели въ другое время, когда условія эти измѣнятся, хотя провозная плата останется таже. Все это показываетъ, что плата за провозъ по желѣзной дорогѣ составляетъ лишь элементъ рыночныхъ цѣнностей самихъ товаровъ, въ числѣ массы другихъ элементовъ, вліяющихъ на эти рыночныя цѣнности.

Условія производства и потребленія товаровъ не только различныхъ, но однихъ тѣхъ-же, измѣняются во времени и пространствѣ безконечно разнообразнымъ образомъ.—Но, такъ какъ мы изслѣдуемъ лишь экономическіе законы, относящіеся до рыночныхъ цѣнностей желѣзнодорожнаго провоза, то, для ясности представленія, будемъ имѣть въ виду опредѣленный товаръ, съ опредѣленными условіями производства и потребленія.—Имѣя дѣло съ такимъ именно товаромъ, будемъ разсматривать

результаты его движенія въ зависимости отъ измѣненія провозной платы.—Понятно, что разсматривая движеніе такого товара только въ зависимости отъ размѣра провозной платы, наибольшее количество его по данной желѣзной дорогѣ будетъ перевезено, если дорога эта будетъ совершать перевозку даромъ; за тѣмъ это количество будетъ постепенно уменьшаться съ увеличеніемъ провозной платы, и наконецъ, при опредѣленномъ размѣрѣ этой провозной платы перевозка товара должна прекратиться совершенно. Этотъ моментъ перевозки будетъ имѣть мѣсто тогда, когда провозная плата достигнетъ такихъ размѣровъ, что потребители найдутся вынужденными обратиться къ другому способу доставленія того же товара,или сократить совершенно его спросъ, или-же, наконецъ, замѣнить его другимъ товаромъ мѣстнаго происхожденія.

Валовой доходъ отъ перевозки зависитъ какъ отъ размѣра провозной платы съ единицы перевозки, такъ и отъ числа перевезенныхъ единицъ. Представимъ себѣ двѣ перпендикулярныя линіи ОУ и ОХ, сходящіяся въ точкѣ О, и будемъ изображать размѣръ валоваго дохода величиною прямой линіи параллельной линіи ОУ, считая таковую отъ линіи ОХ, а размѣръ провозной платы—величиною прямой линіи по направленію ОХ, считая таковую отъ

точки О. Валовой доходъ при даровой перевозкѣ, т. е. при провозной платѣ равной нулю, сколько



бы товара не было перевезено—будетъ также равенъ нулю.—Съ постепеннымъ увеличеніемъ провозной платы, не смотря на то, что количество перевозки будетъ постепенно уменьшаться, валовой доходъ будетъ постепенно увеличиваться и наконецъ, когда провозная плата достигнетъ извѣстнаго размѣра—напримѣръ OX_2,—то получится наибольшій валовой доходъ $X_2\ У_2$. Это случится именно тогда, когда уменьшеніе валоваго дохода отъ уменьшенія числа перевезенныхъ единицъ уравновѣсится увеличеніемъ его отъ увеличенія размѣра провозной платы на каждую единицу. Затѣмъ, при дальнѣйшемъ увеличеніи провозной платы, увеличеніе валоваго дохода

отъ того происходящее, будетъ все въ меньшей и меньшей степени уравновѣшивать уменьшеніе этого дохода отъ уменьшенія количества перевозки, т. е. валовой доходъ будетъ постепенно уменьшаться, и наконецъ, когда провозная плата достигнетъ величины OX_5, т. е, увеличится до размѣра, при которомъ всякая перевозка разсматриваемаго товара должна будетъ прекратиться, то тогда валовой доходъ снова обратится въ нуль,—какъ это имѣло мѣсто въ томъ случаѣ, когда провозная плата была равна нулю.—Если мы такимъ образомъ, при постепенномъ увеличеніи провозной платы, будемъ откладывать величину ея по линіи OX, считая отъ точки O, и затѣмъ съ другаго конца линій, изображающихъ размѣры этихъ провозныхъ платъ, будемъ возстановлять перпендикуляры параллельно линіи OУ ина этихъ перпендикулярахъ откладывать величины валовыхъ доходовъ, соотвѣтствующія различнымъ провознымъ платамъ, то затѣмъ, соединивъ концы этихъ перпендикуляровъ, мы получимъ кривую линію $OУ_1У_2У_3У_4X_5$, которая и будетъ изображать собою постепенное измѣненіе валоваго дохода отъ перевозки разсматриваемаго товара при постепенномъ измѣненіи провозной платы.

Въ нашемъ чертежѣ масштабы линій, изображающихъ провозныя цѣны, значительно болѣе мас-

штаба линій, изображающихъ валовой доходъ,—но это не имѣетъ никакого вліянія на вышеприведенныя и послѣдующія разсужденія.

Кривая, изображающая валовой доходъ при различномъ измѣненіи провозной платы показываетъ, что если желѣзная дорога будетъ стремиться получить отъ перевозки наибольшій валовой доходъ, то она не должна будетъ увеличивать провозной платы выше размѣра $0X_2$, при которомъ получается наибольшій валовой доходъ.—Но мы ранѣе выяснили, что каждая дорога стремится къ полученію наибольшаго не валоваго, а чистаго дохода.—Такъ какъ чистый доходъ есть разность валоваго дохода и расходовъ эксплоатаціи, то для того,—что бы представить на чертежѣ чистый доходъ,—нужно сперва изобразить расходы эксплоатаціи.

Будемъ разсматривать постепенное измѣненіе расходовъ эксплоатаціи при различныхъ провозныхъ цѣнахъ и изображать размѣры этихъ расходовъ величинами прямой линіи, считаемой отъ линіи ОХ, въ направленіи ОУ, выражаемыми въ томъ-же масштабѣ, въ которомъ выражался валовой доходъ.

При даровой перевозкѣ и наибольшемъ количествѣ перевозимаго товара, очевидно, что расходы, вызываемые этою перевозкою, будутъ также

наибольшіе. Значитъ, при провозной платѣ равной нулю—положимъ, что расходы эксплоатаціи будутъ равны OZ.—Далѣе, съ увеличеніемъ провозной платы, количество перевозки, какъ мы сказали выше, будетъ постепенно уменьшаться, слѣдовательно и расходы эксплоатаціи будутъ также постепенно уменьшаться, ибо расходы эксплоатаціи, какъ извѣстно, уменьшаются вмѣстѣ съ количествомъ перевозки, но только въ меньшей пропорціи.—Когда провозная плата достигнетъ величины $0X_5$, то перевозка даннаго товара прекращается, слѣдовательно она не будетъ болѣе вызывать расходовъ, а потому при провозной платѣ равной $0X_5$ расходы будутъ равны нулю.—Изъ изложеннаго уже слѣдуетъ, что если мы расходы эксплоатаціи изобразимъ кривою линіею тѣмъ-же способомъ, какъ это мы сдѣлали для изображенія валоваго дохода, то одинъ конецъ этой линіи при провозной платѣ, равной нулю, будетъ въ точкѣ Z, а другой при провозной платѣ, равной $0X_5$, будетъ въ точкѣ X_5 и затѣмъ отъ точки Z до X_5 линія эта будетъ опускаться, соблюдая характеръ постепенности.

Желѣзныя дороги мало мальски доходныя, какъ извѣстно, покрываютъ и во всякомъ случаѣ должны, при благоразумномъ веденіи дѣла, покры-

вать изъ валоваго дохода расходы эксплоатаціи.—Значитъ, кривая линія, изображающая расходы, должна пересѣчь кривую линію, изображающую валовые доходы,—ибо при болѣе или менѣе соотвѣтствующей провозной платѣ, выражаемой величиною прямой линіи отъ точки O по ноправленію OX, разстояніе отъ противоположнаго точкѣ O конца этой линіи до кривой, выражающей расходы, должно быть меньше разстоянія, считаемаго отъ тойже точки линіи OX до кривой, выражающей валовые доходы.—Предполагая, что эта точка пересѣченія.будетъ въ $У_1$, кривая линія $ZУ_1\ Z_2\ Z_3\ X_5$ будетъ выражать собою расходы эксплоатаціи, соотвѣтствующіе валовымъ доходамъ, изображеннымъ кривой $OУ_1\ У_2\ У_3\ У_4\ X_5$, а слѣдовательно разности разстояній соотвѣтствующихъ точекъ этихъ кривыхъ отъ различныхъ точекъ линіи OX, будутъ представлять собою чистый доходъ, который получается отъ перевозки даннаго товара при различныхъ провозныхъ цѣнахъ.—Само собою разумѣется, что разсматриваемыя кривыя въ дѣйствительности могутъ не имѣть столь правильной формы, въ какой онѣ изображены на чертежѣ.—Въ дѣйствительности онѣ могутъ представлять скачки.—Напримѣръ, если при данной провозной платѣ OX_2, количество перевозки сразу значительно умень-

шится, то кривая, выражающая расходъ, въ точкѣ Z_1, представитъ уголъ. Но тутъ не имѣется въ виду дѣлать какихъ либо предположеній относительно геометрической формы этихъ кривыхъ, ибо не мы конечно будемъ предлагать математическіе пріемы для разрѣшенія тарифныхъ вопросовъ. Но съ другой стороны, если не прибѣгать къ фантастическимъ формамъ этихъ кривыхъ, что не оправдывалось-бы предыдущими соображеніями, то кривыя эти въ большей или меньшей степени должны приближаться къ формамъ, изображеннымъ на чертежѣ, и во всякомъ случаѣ—сохранять указанное въ нихъ направленіе,—а этого намъ и достаточно, не для того, что-бы заниматся тарифной геометріей, а чтобы посредствомъ графическаго метода, столь часто примѣняемаго для уясненія множества вопросовъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, болѣе наглядно выяснить нѣкоторыя изъ тѣхъ соображеній, которыя въ предыдущей статьѣ уже были установлены посредствомъ простой логики.

Изъ чертежа явствуетъ, что при предоставленіи желѣзной дорогѣ полной свободы въ установленіи тарифа, собственный интересъ не только не побуждаетъ ее брать съ публики возможно дороже, но напротивъ, стремясь получить наибольшій чистый доходъ,—желѣзная дорога должна будетъ на-

значить провозную плату OX_4, которая соотвѣтствовала бы наибольшему чистому доходу $X_4 Y_4$ — $-X_4 Z_3 = Z_3 Y_4$, и которая будетъ далеко менѣе наибольшей провозной платы OX_5. Далѣе, изъ того же чертежа видно, что наибольшій чистый доходъ $Y_4 Z_3$ соотвѣтствуетъ болѣе высокой провозной платѣ OX_4 сравнительно съ OX_2, а именно съ той, которая даетъ наибольшій валовой доходъ.

Предположимъ теперь, что посредствомъ благоразумныхъ мѣръ администрація дороги достигаетъ пониженія расходовъ.—Въ такомъ случаѣ кривая $ZY_1 Z_1 Z_2 Z_3 X_5$ обратится въ кривую $\zeta\zeta_1 \zeta_2 \zeta_3 \zeta_4 Y_5$. Очевидно, что при этомъ новомъ положеніи дѣла, наибольшій чистый доходъ уже не будетъ соотвѣтствовать провозной платѣ OX_4, ибо въ новомъ секторѣ $\zeta_1 Y_1 Y_2 Y_3 Y_4 X_5 \zeta_4 \zeta_3 \zeta_2$, вообще говоря, наидлиннѣйшій разрѣзъ его въ направленіи OY уже не будетъ сливаться съ наибольшимъ разрѣзомъ $Y_4 Z_3$ прежняго сектора $Y_1 Y_2 Y_3 Y_4 X_5 Z_3 Z_2 Z_1$, а перемѣстится въ сторону удлиненія этого сектора, указанную стрѣлкой, и сдѣлается равнымъ $Y_3 \zeta_3$, каковой чистый доходъ будетъ соотвѣтствовать провозной платѣ OX_3, меньшей нежели OX_4. Изъ сего слѣдуетъ, что съуменьшеніемъ расходовъ эксплоатаціи собственный интересъ желѣзныхъ дорогъ, заключающійся

въ полученіи наибольшаго чистаго дохода,—заставляетъ ихъ уменьшать провозныя цѣны.—Конечно, приведенныя соображенія, можетъ быть, могутъ представлять для нѣкоторыхъ-товаровъ исключенія; но въ общемъ соображенія эти вѣрны, ибо онѣ относятся до общихъ формъ кривыхъ, изображающихъ вообще движеніе валоваго дохода и расхода въ зависимости отъ постепеннаго измѣненія провозной платы.

И такъ повторяемъ, что главный принципъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ заключается въ томъ, что тарифы эти должны регулироваться по цѣнамъ провоза, опредѣленнымъ закономъ спроса и предложенія. Этотъ законъ, составляющій слѣдствіе основныхъ принциповъ свободы и собственности, неизбѣжно дѣйствовалъ, дѣйствуетъ и вѣроятно еще долго будетъ дѣйствовать, въ томъ или другомъ объемѣ, во всѣхъ человѣческихъ обществахъ. Исторія указываетъ на то, что всегда, когда власти устраняли дѣйствіе этого экономическаго закона въ крупныхъ явленіяхъ, относящихся до опредѣленія размѣровъ стоимости продуктовъ,—то вмѣсто облегченія тяжести его проявленія въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ, лишь увеличивали зло и въ результатѣ находились вынужденными отказываться отъ подобныхъ попытокъ. Современное практическое по-

ложеніе вопроса объ результатахъ дѣйствія этого экономическаго закона указало лишь на необходимость ограниченія его дѣйствія въ нѣкоторыхъ случаяхъ посредствомъ воздѣйствія государственной власти. И мы признаемъ необходимость принятія нѣкоторыхъ спеціальныхъ мѣръ, вызываемыхъ государственными потребностями, для ограниченія, если можно такъ выразиться, сферы дѣйствія этого закона въ области желѣзнодорожныхъ тарифовъ, и впослѣдствіи укажемъ на эти мѣры; но мы отрицаемъ возможность, безъ явнаго самобичеванія, въ настоящее время, насильственно устранять его дѣйствіе и коверкать жизненныя явленія. Во всѣхъ явленіяхъ купли и продажи желанія продавцевъ и покупателей представляются противоположными, ибо желаніе покупателя—купить возможно дешевле, а продавца—продать возможно дороже.—Но, вслѣдствіе существованія предѣла зависимости покупателя отъ продавца, въ особенности въ тѣхъ случаяхъ, когда потребности покупателя относятся до предметовъ второстепенной для него важности, а съ другой стороны вслѣдствіе необходимости, которую имѣетъ продавецъ не торговать, а продавать свои продукты, и зависимости, въ которой находится его выгода не только отъ пользы, получаемой имъ отъ каждой проданной единицы, но также и

отъ числа проданныхъ единицъ,—указанная противоположность желаній покупателя и продавца неизбѣжно приводится къ соглашенію ихъ интересовъ,—соглашенію, которое есть результатъ разумныхъ соображеній и разсчетовъ.—Однимъ словомъ, если желанія покупателя и продавца противоположны, то, съ другой стороны, ихъ интересы, управляемые натуральными силами, обусловливающими то, что называется коммерческою жизнью—часто обращаютъ этихъ соперниковъ по желанію,—въ союзниковъ—по общности интересовъ. Въ умѣніи находить пріемы и комбинаціи, способные поощрять этотъ союзъ и расширять возможно болѣе его результаты и заключается коммерческій разумъ.—Такимъ образомъ выше представленный тарифный принципъ, можно формулировать гораздо проще, сказавъ, что желѣзно-дорожные тарифы должны устанавливаться на основаніи разумныхъ коммерческихъ соображеній.

Въ дѣйствительности всегда и, можно сказать, вездѣ тарифы, по возможности, такъ и устанавливаются.—Лица, неимѣющія никакого понятія о политической экономіи, но обладающія здравымъ разсудкомъ и въ особенности тѣмъ, что называется „коммерческой жилкой“ дѣлаютъ весьма основательныя тарифныя соображенія.—Мы этимъ нисколь-

ко не желаемъ умалить значеніе экономическаго образованія и для тарифнаго дѣла, но видимъ въ указанномъ явленіи отчасти подтвержденіе того, что цѣны желѣзнодорожнаго провоза регулируются естественными жизненными законами, которые потому самому и доступны простому здравому смыслу. Тѣмъ не менѣе, дабы не оставлять что либо неяснымъ, войдемъ въ болѣе подробное разсмотрѣніе вопроса о томъ, какъ на практикѣ примѣняютъ основной принципъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, заключающійся въ томъ, что тарифы эти должны регулироваться по цѣнамъ провоза, опредѣленнымъ игрою спроса и предложенія.

Вообще говоря, подъ вліяніемъ закона спроса и предложенія къ данной желѣзной дорогѣ будетъ приливать болѣе товаровъ при пониженіи ею своихъ тарифовъ; но въ этомъ отношеніи различные товары представляютъ далеко не одинаковыя явленія. Пониженіе тарифа, значительно увеличивающее перевозку однихъ товаровъ, на увеличеніе перевозки другихъ производитъ ничтожное дѣйствіе. Въ первомъ случаѣ, для увеличенія спроса, для борьбы противъ его инерціи, желѣзныя дороги имѣютъ расчетъ сдѣлать извѣстное пониженіе тарифа, и въ результатѣ онѣ пріобрѣтаютъ новую статью дохода, а торговля и промышленность—новый эле-

ментъ для своего развитія.—Во второмъ же случаѣ, пониженіе тарифа нанесло-бы убытокъ желѣзнымъ дорогамъ, не принося почти никакой пользы публикѣ.—Указанное явленіе, проистекающее подъ вліяніемъ различныхъ условій спроса и предложенія, свойственныхъ различнымъ товарамъ, было замѣчено желѣзными дорогами съ самаго начала ихъ существованія, и съ тѣхъ поръ онѣ были приведены къ необходимости постоянно изслѣдовать для всякаго рода товара способность увеличенія размѣра его потребленія. въ зависимости отъ измѣненія провозныхъ цѣнъ. Эти изслѣдованія, выражающіяся статистикою движенія, производства и потребленія товаровъ при дѣйствіи различныхъ провозныхъ цѣнъ, должны служить и въ дѣйствительности служатъ желѣзнымъ дорогамъ главнымъ руководствомъ для регулированія своихъ тарифовъ. Такъ какъ способность увеличенія размѣра потребленія товаровъ, служащая, какъ мы объяснили, главнымъ элементомъ, вліяющимъ на размѣръ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, зависитъ отъ ихъ полезности для даннаго времени и мѣста, и нисколько не зависитъ ни отъ того, откуда товаръ будетъ привезенъ, а также ни отъ того, каковъ объемъ этого товара по отношенію его вѣса, то отсюда слѣдуетъ, что ни разстояніе перевозки, ни удѣльный вѣсъ товара не

могутъ имѣть существеннаго значенія при опредѣленіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ,—а потому, тѣмъ болѣе, разстояніе перевозки и удѣльный вѣсъ товара не могутъ, какъ этого желаютъ нѣкоторыя лица, служить единственными мѣрилами правильности или неправильности провозныхъ цѣнъ.—Цѣнность товара имѣетъ нѣкоторое отношеніе къ способности распространенія его потребленія, т. е. къ увеличенію размѣра спроса, ибо вообще расширеніе спроса для товаровъ дешевыхъ можетъ произойти скорѣе и легче, нежели для товаровъ дорогихъ.—На этомъ основано то явленіе, что товары болѣе цѣнные перевозятся часто дороже нежели, менѣе цѣнные. Но тѣмъ не менѣе цѣнность товара сама по себѣ не имѣетъ непосредственнаго отношенія до размѣра цѣны желѣзно-дорожнаго провоза, не находится всегда въ обратномъ отношеніи къ способности распространенія потребленія товаровъ,—а потому можетъ служить лишь какъ элементъ при сужденіи о размѣрахъ тарифовъ,—но никоимъ образомъ не можетъ составлять главнаго, а тѣмъ болѣе единственнаго основанія для опредѣленія провозныхъ цѣнъ. Затѣмъ, кромѣ способности распространенія потребленія товаровъ, желѣзная дорога при установленіи тарифовъ должна имѣть въ виду своихъ конкурентовъ, ибо тутъ законъ спроса и предло-

женія оказываетъ, такъ сказать, явное дѣйствіе на желѣзнодорожные тарифы. Съ этою цѣлью, она должна не только знать и слѣдить за размѣрами провозныхъ цѣнъ этихъ конкурентовъ,—но, кромѣ того, изучать всѣ условія передвиженія товаровъ по конкурирующимъ путямъ. При подобныхъ конкуренціяхъ задача далеко не сводится къ тому, что-бы держать равные тарифы. На выборъ торговлею того или другаго пути имѣютъ вліяніе, кромѣ провозныхъ цѣнъ, коммерческія привычки или обычаи, удобство, скорость, сохранность доставки и многія другія условія,—а потому иногда можно конкурировать съ болѣе высокими провозными цѣнами сравнительно съ цѣнами конкурента, и обратно. Часто конкуренція производится по доставкѣ одного и того же груза въ разные рынки потребленія,—а потому въ этихъ случаяхъ равенство тарифовъ теряетъ совершенно значеніе, ибо тогда разность тарифовъ въ эти рынки должна быть сообразована съ тѣми коммерческими условіями, которыя эти рынки для даннаго товара представляютъ. Во многихъ-же случаяхъ выгоднѣе совсѣмъ отдать грузъ конкуренту, нежели вступать съ нимъ въ конкуренцію.

Наконецъ, такъ какъ всѣ тарифныя комбинаціи желѣзныхъ дорогъ должны имѣть въ виду уве-

личить чистый доходъ, который представляетъ собою разность между валовымъ доходомъ и расходами эксплоатаціи,—то, слѣдовательно, желѣзная дорога при установленіи тарифовъ должна принимать еще во вниманіе расходы, вызываемые движеніемъ даннаго товара, которые служатъ предѣлами возможныхъ тарифныхъ пониженій.—Расходы перевозки зависятъ отъ разстоянія перевозки товара, его удѣльнаго вѣса, направленія его движенія, стоимости рабочей силы и матеріаловъ, и вообще всѣхъ условій, при которыхъ перевозка его совершается. Изъ этого слѣдуетъ, что разстояніе перевозки и удѣльный вѣсъ товара отражается на тарифѣ только по зависимости этого-тарифа отъ нисшихъ его предѣльныхъ нормъ, выражаемыхъ расходами эксплоатаціи, т. е. что эти элементы имѣютъ второстепенное значеніе на опредѣленіе провозныхъ цѣнъ.—Кромѣ того, такъ какъ большею частью приходится мѣнять провозныя цѣны въ предѣлахъ, высшихъ размѣра эксплоатаціонныхъ расходовъ, то потому, при опредѣленіи провозныхъ цѣнъ, не всегда прибѣгаютъ къ соображеніямъ о собственной стоимости передвиженія товара. Здѣсь умѣстно также замѣтить, что по нашему мнѣнію, русскія желѣзныя дороги иногда имѣютъ преувеличенное представленіе о своихъ,

эксплоатаціонныхъ расходахъ, что не совсѣмъ благопріятно дѣйствуетъ на развитіе нѣкоторыхъ богатствъ нашего отечества, находящихся до сего времени въ мертвомъ состояніи. Впрочемъ объ этомъ мы еще будемъ говорить въ своемъ мѣстѣ.

И такъ, при практическомъ примѣненіи основнаго начала регулированія желѣзнодорожныхъ тарифовъ по закону спроса и предложенія,—руководствуются методомъ экспериментальнымъ, изслѣдуя, на сколько это оказывается возможнымъ, для каждаго даннаго случая всѣ условія, обусловливающія спросъ и предложеніе.—Для сего принимаютъ во вниманіе стоимость, во сколько дѣйствительно обходится перевозка даннаго товара, изслѣдуютъ всѣ непосредственныя конкуренціи и принимаютъ ихъ въ соображеніе;—но главною точкою опоры для опредѣленія провозныхъ цѣнъ служатъ изслѣдованія способности товара распространить свое потребленіе—или, иначе говоря, изслѣдованія увеличенія для даннаго товара интенсивности спроса въ зависимости отъ размѣра провозной платы.

Въ результатѣ, опредѣленіе провозныхъ цѣнъ есть дѣло опыта, прозорливости, изученія коммерческихъ фактовъ,—однимъ словомъ, дѣло здраваго смысла и коммерческаго чутья.

Для того, чтобы нагляднѣе выяснить для лицъ

не знакомыхъ практически съ тарифнымъ дѣломъ, на основаніи какихъ именно соображеній тарифы на желѣзныхъ дорогахъ устанавливаются, мы приведемъ теперь одно изъ многочисленныхъ, ежедневно составляемыхъ въ Правленіяхъ и Управленіяхъ дорогъ, тарифныхъ соображеній.—При выборѣ, какое именно соображеніе здѣсь помѣстить, мы рукодствовались только тѣмъ, что бы оно не заняло много мѣста. Затѣмъ никакого другого выбора не дѣлали. Соображеніе это писалъ второстепенный агентъ тарифной конторы,—и мы помѣщаемъ его безъ всякихъ исправленій и дополненій, со всѣми недостатками подлинника.

Докладъ о тарифѣ на мыло. По номенклатурѣ товаровъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ, утвержденной XVII общимъ съѣздомъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ № группы 69.

Справки. Въ настоящее время мыло перевозится по Юго-Западнымъ дорогамъ какъ по внутреннему, такъ и по прямому сообщеніямъ:

Попудно—по II разряду ($^1/_{18}$ съ дифференціальной уступкой).

Партіями въ 305 пудовъ и болѣе, по III разряду ($^1/_{24}$ съ дифференціальной уступкой).

Въ 1880 году поступило ходатайство Одесскаго фабриканта N N, о пониженіи тарифа на мыло;ходатайство это было отклонено.

Затѣмъ, поступила просьба Брестскихъ мылопромышленниковъ о томъ же; вслѣдствіе чего, съ 1-го Января 1881

года постановлено было таксировать мыло по III разряду при повагонныхъ отправкахъ въ 305 пудовъ. Однако, по поводу сего послѣдняго распоряженія, нашъ одесскій коммерческій агентъ представилъ въ Управленіе заявленіе одесскихъ фабрикантовъ, въ которомъ послѣдніе заявляютъ, что примѣненіе повагоннаго тарифа къ отправкамъ въ 305 пудовъ недостигаетъ цѣли въ виду того, что мыло въ весьма рѣдкихъ случаяхъ отправляется въ одинъ разъ и одному лицу въ количествѣ 305 пудовъ. Заявленіе это до настоящаго времени было оставлено безъ послѣдствій.

Соображенія. Согласно статистикѣ движенія грузовъ по Юго-Западнымъ дорогамъ за 1881 годъ, общее количество перевозки мыла составляетъ:

109.709 пудовъ,

изъ которыхъ перевезено:

а) по внутреннему сообщенію . . . . . 84.341 пудъ.

б) по прямому сообщенію:

передано на чужія дороги . . . . . 16.561 „

принято съ чужихъ дорогъ . . . . . 8.222 „

прослѣдовало транзитомъ . . . . . 585 „

Главнѣйшими станціями отправленія, т. е. отправившими не менѣе 100 пудовъ, были:

	По внутреннему сообщенію.	По прямому сообщенію.
Кіевъ	1.253 пуда	3.934 пуда
Одесса	48.874 „	6.222 „
Бердичевъ.	906 „	261 „
Шепетовка	166 „	460 „
Ровно	3.641 „	— „
Брестъ	10.455 „	3.279 „
Бѣльскъ	205 „	362 „
Бѣлостокъ	1.121 „	405 „
Дубно	380 „	— „
Проскуровъ	774 „	— „

	По внутреннему сообщенію.	По прямому сообщенію.
Голта	255 „	— „
Елисаветградъ	1.590 „	— „
Кишиневъ	13.711 „	1.394 „
И т о г о	83.331 „	16.317 „

В с е г о 99.648 пудовъ.

Общее количество прибытія на станціи Юго-Западныхъ дорогъ составляетъ:

по внутреннему сообщенію	86.688 пудовъ
и по прямому сообщенію	8.222 „
В с е г о	94.910 пудовъ

которые были получены 85-тью станціями.

Изъ имѣющихся данныхъ видно, что по линіямъ Юго-Западныхъ дорогъ расположено 23 мыловаренныхъ завода, производящихъ въ годъ свыше 230.000 пудовъ мыла.

Главнѣйшіе изъ нихъ:

одинъ въ Кіевѣ, производящій свыше. .	21.000 пудовъ
пять въ Одессѣ, производящіе свыше. .	184.000 „
четыре въ Бердичевѣ, производящіе до .	11.000 „
И т о г о о к о л о .	216.000 пудовъ

Въ теченіи 1881 года отправлено было изъ этихъ 3-хъ пунктовъ по внутреннему сообщенію . . . . . 50.384 пуда

по прямому сообщенію . . . . . 10.417 „

а в с е г о . . . . 60.801 пудъ

Вычитая это количество изъ общаго количества производства указанныхъ трехъ пунктовъ, получимъ въ остаткѣ (216.000—60.801)=155.199 пудовъ, которые, если судить по вышеприведеннымъ даннымъ, потребляются въ мѣстахъ произ-

водства. Но, имѣя въ виду размѣръ этой цифры, врядъ ли можно допустить такое предположеніе.—Вѣроятнѣе всего, что значительная часть этого остатка уходитъ изъ мѣста производства другими путями, минуя желѣзныя дороги.—Это послѣднее предположеніе будетъ наиболѣе вѣроятнымъ въ отношеніи Одессы, въ которой, согласно вышеприведеннымъ даннымъ, остается свыше 130.000 пудовъ.

Впрочемъ имѣющіяся опубликованныя данныя, которыя указываютъ количество производства мыла въ мѣстностяхъ, расположенныхъ по Юго-Западнымъ дорогамъ, нельзя считать вполнѣ точными. Онѣ опредѣляютъ количество мыла, вырабатываемаго въ Бессарабской губерніи, въ 3.650 пудовъ; между тѣмъ по нашей грузовой статистикѣ видно, что Кишиневъ получилъ въ 1881 году по желѣзной дорогѣ 1.478 пудовъ мыла, а отправилъ 15.105 пуд.—Производство Бреста показано въ 5.500 пудовъ, между тѣмъ Брестъ отправилъ 13.724 пуда.—Кромѣ того, существуютъ заводы, о которыхъ въ указанныхъ данныхъ ничего не упоминается, а между тѣмъ о существованіи ихъ доподлинно извѣстно.—Напримѣръ: въ Кіевѣ показанъ одинъ только заводъ, тогда какъ ихъ три въ самомъ городѣ.

Въ виду вышеизложеннаго, а также, принимая во вниманіе протяженіе Юго-Западныхъ дорогъ, превышающее 2.000 верстъ, какъ равно и то обстоятельтво, что мыло, производство котораго не сложно, вырабатывается также на многихъ мелкихъ мыловарняхъ, о существованіи и производствѣ которыхъ не имѣется никакихъ свѣдѣній, можно съ нѣкоторою достовѣрностью предположить, что общее количество мыла, вырабатываемаго въ мѣстностяхъ, расположенныхъ по Юго-Западнымъ дорогамъ, значительно превышаетъ цифру, показанную въ статистическихъ указателяхъ, и что, при соотвѣтственномъ пониженіи тарифа, можно развить перевозку мыла по нашимъ дорогамъ.

Распредѣляя общее количество перевозки мыла по разстояніямъ, получимъ слѣдующую таблицу:

На разстояніяхъ.	По внутреннему сообщенію	Передано на чужія дороги.	Принято съ чужихъ дорогъ.	Транзитъ.	ИТОГО.
до 50 верстъ . .	1.707	465	3.138	—	5.310
„ 100 „ . .	16.492	5.248	1.406	14	23.160
„ 200 „ . .	15.769	8.925	240	2	24.936
„ 300 „ . .	26.324	525	177	—	27.026
„ 400 „ . .	15.766	—	542	—	16.308
„ 500 „ . .	5.486	349	355	380	6.570
„ 600 „ . .	2.096	948	376	17	3.437
„ 700 „ . .	503	29	161	172	865
„ 800 „ . .	174	6	629	—	809
„ 900 „ . .	7	3	986	—	996
„ 1.000 „ . .	3	57	132	—	192
„ 1.100 „ . .	14	6	80	—	100
Итого . .	84.341	16.561	8 222	585	109.709

Изъ этой таблицы видно, что наибольшее количество перевезено на протяженіи отъ 200 до 300 верстъ (27.026 пудовъ), и что свыше 300 верстъ количество перевозки начинаетъ значительно уменьшаться, наприм. на разстояніяхъ отъ 300 до 400 верстъ перевезено только 16.308 пудовъ.

Разбирая, затѣмъ, отправки главнѣйшихъ четырехъ пунктовъ отправленія, получимъ, что отправки эти слѣдовали:

На разстояніяхъ.	Отправлено пудовъ изъ			
	Одессы.	Кіева.	Бреста.	Кишинева.
До 50 верстъ . .	25	209	—	511
отъ 50 „ 100 „ . .	394	3.971	262	19.338
„ 100 „ 200 „ . .	13.864	63	7 859	1.157
„ 200 „ 300 „ . .	19.701	565	2.718	2.938
„ 300 „ 400 „ . .	13.981	268	1.179	44
„ 400 „ 500 „ . .	5.043	74	71	318
„ 500 „ 600 „ . .	1.448	4	1.570	20
„ 600 „ 700 „ . .	395	27	75	3
„ 700 „ 800 „ . .	169	6	—	3
„ 800 „ 900 „ . .	10	—	—	—
„ 900 „ 1.000 „ . .	60	—	—	—
„ 1.000 „ 1.100 „ . .	6	—	—	—
Итого	55.096	5.187	13.734	15.332

Эта вторая таблица указываетъ на то, что на разстояніяхъ отъ 300 до 400 верстъ только Одесса отправила болѣе значительное количество (13.981 пудъ); при подробномъ же разсмотрѣніи этихъ ея отправокъ, оказывается, что они слѣдовали:

на станціи „Рахны“ на разстояніи 321 вер.
въ количествѣ . . . . . 4.262 пуда
на ст. „Голта“ на раз. 304 в. въ кол. 5.824 „
„ „ „Гнивань„ „ „ 380 „ „ „ 223 „
„ „ „Жмеринка“ „ „ 359 „ „ „ 769 „
„ „ „Ярошенка“ „ „ 340 „ „ „ 627 „
„ „ „Бандурка“ „ „ 330 „ „ „ 7 „

„	„	„Волковинцы“	„	„	398	„	„	275	„
„	„	„Помошная“	„	„	363	„	„	45	„
„	„	„Ново-Украинка“	„		380	„	„	423	„
„	„	„Сербиновцы“	„	„	378	„	„	1.526	„
						Итого . . .		13.981	пудъ

Эти послѣднія цифры объясняютъ, что наибольшее количество отправокъ изъ Одессы прослѣдовало на разстоянiи 304 и 321 верстъ. Въ виду изложеннаго, наибольшiй пробѣгъ значительныхъ партiй мыла по Юго-Западнымъ дорогамъ можно опредѣлить приблизительно въ 300 верстъ.

Упомянутыя въ началѣ сего доклада ходатайства мылозаводчиковъ о необходимости пониженiя тарифа для попудныхъ отправокъ, судя по показанiямъ статистики за 1881 г., дѣйствительно заслуживаютъ уваженiя.—Общее количество перевозки мыла въ 1881 году (109.709 пудовъ), состоитъ изъ 5.179 отдѣльныхъ отправокъ, въ числѣ которыхъ насчитывается повагонныхъ, т. е. въ 305 пудовъ и болѣе, всего только 12-ть. Такимъ образомъ, повагонныя отправки не составляютъ даже и $^1/_4\%$ общаго числа ихъ, и достигаютъ едва 5% общаго количества перевозки. Это вполнѣ понятно, такъ какъ мыломъ преимущественно торгуютъ мелкiе торговцы и для нихъ этотъ товаръ составляетъ слишкомъ цѣнный предметъ, и потому они не могутъ выписывать таковой не только цѣлыми вагонами, но и партiями въ 305 пудовъ. Считая мыло въ среднемъ 380—390 коп. пудъ, для покупки 305 пудовъ, вмѣстѣ съ провозомъ, пришлось бы сдѣлать затрату около 1.200 рублей.

Заключенiе. Анализъ всѣхъ вышеизложенныхъ данныхъ о перевозкѣ мыла приводитъ къ слѣдующимъ заключенiямъ:

1) Что для мыла имѣетъ значенiе только попудный тарифъ.

2) Что главною станціею отправленія является Одесса, въ виду чего, при переработкѣ тарифа должно, главнымъ образомъ, руководствоваться данными, касающимися ея отправокъ. Поддержка Одесскаго производства, посредствомъ соотвѣтствующаго тарифа, представляется для насъ выгодною, такъ какъ мыло, отправляемое изъ Одессы, во 1-хъ, на большей половинѣ общаго протяженія линій, есть обратный грузъ; во 2-хъ, оно легко можетъ найти себѣ путь сбыта по морскому и водянымъ путямъ; въ 3-хъ, производство мыла въ Одессѣ легко можетъ развиться до большихъ размѣровъ, такъ какъ необходимые для мыла матеріалы; сало, сода, канифоль, въ Одессѣ, вслѣдствіе возможности полученія также водою,—обходятся дешевле нежели производителямъ другихъ мѣстностей.

3) Что наидлиннѣйшій пробѣгъ мыла въ болѣе значительныхъ количествахъ, при существующемъ тарифѣ, опредѣляется въ 300 верстъ.

4) Что существующій попудный тарифъ на разстоянія ближе 300 верстъ, безъ всякаго опасенія за уменьшеніе перевозки, можетъ быть поднятъ повсемѣстно, а за разстояніе свыше 300 верстъ долженъ быть пониженъ.

5) Что мыло, составляя необходимый и повсемѣстный предметъ потребленія, можетъ явиться въ перевозкѣ въ различныхъ пунктахъ дорогъ.

Въ виду всего вышеизложеннаго представляется полезнымъ установить какъ для попудныхъ, такъ и повагонныхъ отправокъ общій тарифъ, съ слѣдующими пониженіями въ зависимости отъ разстояній, а именно:

На разстояніяхъ до 180 верстъ I-й разрядъ ($^1/_{12}$ съ дифференціальной уступкой) отъ 181 версты до 675 верстъ 15 к. съ пуда, и свыше—675 верстъ V разрядъ ($^1/_{43}$ к.). Настоящій тарифъ исчисленъ слѣдующимъ образомъ.

На разстояніи 300 верстъ оставленъ существующій ны-

нѣ для попудныхъ отправокъ мыла—II разрядъ, ставка котораго на этомъ разстоянiи равняется 15 коп. съ пуда, и затѣмъ эта попудная ставка примѣнена къ разстоянiямъ меньшимъ, вплоть до встрѣчи со ставкою I разряда ($^1/_{12}$ коп. съ дифференцiальной уступкой), каковая происходитъ на 180 вер., гдѣ ставка перваго разряда равна ставкѣ II разряда на разстоянiи въ 300 верстъ. Равнымъ образомъ ставка въ 15 коп., какъ наиболѣе соотвѣтствующая роду перевозки, примѣнена и къ разстоянiямъ свыше 300 верстъ, вплоть до той версты, на которой эта ставка составляетъ ставку V разряда; такою верстою будетъ 675 и, начиная съ этой послѣдней версты, далѣе мыло какъ попудно, такъ и повагонно должно разсчитываться по V разряду.

Подобный тарифъ, безъ всякаго сомнѣнiя, не будетъ имѣть своимъ послѣдствiемъ уменьшенiе перевозки мыла на близкихъ разстоянiяхъ, такъ какъ мыло все таки грузъ на столько цѣнный, чтобы на недалекихъ разстоянiяхъ можетъ перенести 2—3 копѣйки съ пуда повышенiя; но, съ другой стороны, онъ дастъ возможность перевозить мыло на большихъ разстоянiяхъ не увеличивая значительно цѣны продукта, что должно развить и увеличить перевозку и вмѣстѣ съ тѣмъ повлiять на улучшенiе производства мыла, такъ какъ при такомъ тарифѣ увеличится конкуренцiя производителей.

Такой тарифъ не долженъ уменьшить доходность дороги, такъ какъ онъ, въ общемъ, не составляетъ пониженiя, что видно изъ слѣдующаго приблизительнаго разсчета:

Для примѣра, возьмемъ количество мыла, перевезеннаго въ 1881 году (109.709 пудовъ) и предположимъ, что оно въ дѣйствительности пробѣгало слѣдующiя среднiя разстоянiя:

Изъ числа показаннаго ранѣе количества перевозки,

на разстоянiи отъ	1	до	50	верстъ—	25	верстъ.
„	50	„	100	„	—	75	„
„	100	„	200	„	—	150	„

„ 200 „ 300 „ — 250 „
„ 300 „ 400 „ — 350 „
„ 400 „ 500 „ — 450 „
„ 500 „ 600 „ — 550 „
„ 600 „ 700 „ — 650 „
„ 700 „ 800 „ — 750 „
„ 800 „ 900 „ — 850 „
„ 900 „ 1.000 „ — 950 „
„ 1.000 „ 1.100 „ —1.050 „

Тогда таксируя количество мыла, перевезенное въ прошломъ году, на указанныхъ разстояніяхъ по существующему нынѣ и по проектируемому тарифамъ, получимъ слѣдующія выручки:

На разстояніи.	Перевезено пудовъ.	Ставка существующаго тарифа за пудъ въ копѣйкахъ.	Выручено рублей.	Ставка проектированнаго тарифа за пудъ въ копѣйкахъ.	Выручается въ рубляхъ.
25 верстъ	5.310	1.39	73.81	2.08	110.45
75 „	23.160	4.17	965.77	6.25	1.447.50
150 „	24.936	8.33	2.077.17	12.50	3.117.00
250 „	27.026	12.50	3.378.25	15	4.053.90
350 „	16.308	17.50	2.853.90	15	2.446.20
450 „	6.570	22.50	1.478.25	15	985.50
550 „	3.437	25.97	892.59	15	515.55
650 „	865	30.69	265.47	15	129.75
750 „	809	35.42	286.55	16.67	134.86
850 „	996	40.14	399.79	18.89	188.14
950 „	192	44.86	86.13	21.11	40.53
1.050 „	100	47.22	47.22	23.33	23.33
Итого . .	109.709		12.804.90		13.171.71

Наконецъ, если даже пойдти далѣе съ пониженіемъ тарифа и предоставить мылу ставку въ 15 коп. съ пуда за разстоянія отъ 180 до 750 верстъ, т. е. до встрѣчи съ поверстною ставкою въ $^1/_{50}$ коп., то и въ такомъ случаѣ выручка 1881 г., исчисленная на указанныхъ основаніяхъ, составитъ 13.133 р., т. е. будетъ превышать выручку по существующему тарифу на 328 руб. 10 коп.

III. Тарифныя единицы. Значеніе разстоянія, вѣса и объема.

Формулируя въ предыдущемъ изложеніе основной принципъ желѣзно-дорожныхъ тарифовъ, мы сказали, что тарифы эти должны регулироваться на основаніи провозныхъ цѣнъ, опредѣленныхъ закономъ спроса и предложенія, но не выяснили при этомъ естественнаго вопроса: почему именно тарифы эти во многихъ случаяхъ, не могутъ быть совершенно равными сказаннымъ цѣнамъ? Для объясненія этого кажущагося противорѣчія вспомнимъ, что по желѣзнымъ дорогамъ перевозятся тысячи товаровъ различнаго рода и перевозка производится между тысячами станцій и, кромѣ того, цѣна провоза каждаго товара между каждыми двумя станціями, подъ вліяніемъ закона спроса и предложенія, можетъ колебаться иногда ежедневно. Очевидно, что при такихъ условіяхъ на практикѣ нѣтъ физической возможности держать тарифы всегда равными сказаннымъ цѣнамъ провоза.

Всякая солидная крупная торговля требуетъ болѣе или менѣе устойчивой системы дѣйствія. Представитель обширной промышленности или оптовой торговецъ очень часто не могутъ вести торга съ каждымъ изъ тысячи своихъ кліентовъ, какъ это дѣлаетъ, напримѣръ, владѣлецъ мелочной лавки. Этому между прочимъ препятствуетъ невозможность, при болѣе или менѣе обширныхъ операціяхъ, контролировать дѣйствія многочисленнаго числа агентовъ, а главнымъ образомъ необходимость бороться противъ инерціи спроса, а иногда и противъ конкуренціи. Въ зависимости отъ этихъ обстоятельствъ почти всѣ крупныя торговыя фирмы, значительные фабрики и заводы, всегда продаютъ производимые ими предметы по прейскурантамъ, значительно ограничивая свободу дѣйствій своихъ агентовъ, обставляя пониженіе цѣнъ противъ прейскурантовъ тѣми или другими условіями. Эти прейскуранты по отношенію къ услугамъ, представляемымъ желѣзными дорогами, называются желѣзнодорожными тарифами. Прейскуранты придаютъ извѣстную устойчивость коммерческимъ сдѣлкамъ, систематизируютъ веденіе хозяйства и, кромѣ того, служатъ, посредствомъ распространенія продажныхъ цѣнъ между потребителями, къ возбужденію энергіи спроса, а слѣдовательно и къ рас-

пространенія потребленія. Необходимость въ такихъ прейскурантахъ для желѣзныхъ дорогъ общаго значенія обусловливается не только ихъ собственными выгодами, какъ предпріятій коммерческихъ, но и вытекаетъ еще изъ характера ихъ, какъ учрежденій, имѣющихъ государственную и общественную важность. Не подлежитъ сомнѣнію, что желѣзныя дороги призваны служить цѣлямъ общаго блага. А для сего онѣ обязаны предъявлять, при одинаковыхъ обстоятельствахъ, однѣ и тѣ же условія пользованія ихъ услугами для всѣхъ безъ исключенія потребителей, что, въ свою очередь, достижимо лишь при существованіи опубликованныхъ тарифовъ, обязательныхъ для желѣзныхъ дорогъ въ отношеніе всякаго отправителя. При такомъ образѣ дѣйствія тарифы или прейскуранты конечно не могутъ выражать цѣнъ, безусловно равныхъ тѣмъ, кои могутъ ежедневно, въ большей или меньшей степени колебаться подъ вліяніемъ спроса и предложенія. Но тѣмъ не менѣе тарифы эти должны представлять собою ставки возможно болѣе соотвѣтствующія таковымъ цѣнамъ въ данный промежутокъ времени или, иначе говоря, регулироваться по этимъ цѣнамъ.

Если бы было возможно допустить желѣзныя дороги до непосредственнаго торга съ каждымъ

отправителемъ, то для выраженія провозной платы за отправленіе каждой партіи даннаго товара нужно бы было имѣть одну единицу—рубль. Но для составленія тарифа этой единицы недостаточно. Тарифъ долженъ выразить, что за перевозку такого то товара, въ такомъ то количествѣ или объемѣ (пуды или кубическіе футы), отъ пункта А до пункта В, въ данный промежутокъ времени будетъ взиматься столько то рублей. Если при этомъ, для пунктовъ, отстоящихъ на равныя другъ отъ друга разстоянія, получается одинаковое количество рублей провозной платы, то, для упрощенія тарифа, возможно, въ такихъ случаяхъ, вмѣсто наименованія пунктовъ отправленія и прибытія прямо сказать, что за такое то разстояніе взимается столько-то рублей. Такимъ образомъ въ тарифы входятъ слѣдующія единицы: вѣсъ, объемъ и разстояніе. Эти три единицы являются въ тарифахъ для выраженія размѣра цѣны провоза при данныхъ условіяхъ перевозки; изъ чего никакъ не слѣдуетъ, что бы онѣ сами по себѣ обусловливали размѣръ провозныхъ цѣнъ при всякихъ условіяхъ перевозки. Между тѣмъ большинство публики и даже нѣкоторые изслѣдователи тарифовъ, не достаточно вникая въ сущность дѣла, склонны выражать удивленіе, почему въ тарифахъ цѣны не находятся

въ постоянномъ отношеніи съ разстояніемъ перевозки, вѣсомъ или объемомъ товара, и строятъ на этомъ удивленіи упреки желѣзнымъ дорогамъ и свои соображенія о постановкѣ тарифнаго дѣла на болѣе „раціональныхъ началахъ“. Тутъ проявляется просто склонность человѣческаго духа къ извѣстнаго рода симметріи, примѣненіе которой къ явленіямъ трудно укладывающимся въ тѣсныя и заранѣе придуманныя рамки, такъ часто приносило огромный вредъ жизни.

Указанныя заблужденія однако на столько общи, что ихъ невозможно оставить безъ болѣе подробныхъ поясненій.

Значеніе разстоянія. Издержки производства не вліяютъ на спросъ, а только на предложеніе, и слѣдовательно оказываютъ свое дѣйствіе на цѣну только по вліянію ихъ на одинъ изъ факторовъ рыночной цѣнности. Издержки производства въ желѣзно-дорожной промышленности зависятъ отъ массы условій: цѣнъ на рабочую силу и матеріалы, количества и характера движенія (равномѣрность и направленіе) и т. д. и, между прочимъ, отъ разстоянія перевозки. Изъ этого видно, что разстояніе перевозки имѣетъ довольно отдаленное и, въ различныхъ случаяхъ, весьма разнообразное отношеніе къ рыночной цѣнности провоза, а потому

естественно, что въ отношеніи между цѣною провоза и разстояніемъ не можетъ существовать постоянной и опредѣленной зависимости.

Въ торговлѣ цѣна на товаръ даннаго качества опредѣляется его количествомъ (числомъ пудовъ или штукъ), по аналогіи фактъ этотъ переносятъ на перевозку и говорятъ, что цѣна провоза должна опредѣляться разстояніемъ (числомъ верстъ). Но при этомъ разсужденіи забываютъ, что провозъ между каждыми двумя станціями представляетъ особую по качествамъ услугу, особый по качеству товаръ, а потому между этими различнаго качества товарами (услугами) и разстояніемъ перевозки не можетъ существовать опредѣленнаго соотношенія, точно такъ, какъ такой опредѣленности не существуетъ между товарами различныхъ качествъ и ихъ количествомъ.

Представители новѣйшихъ экономическихъ школъ видятъ общественный desideratum въ приведеній цѣны предметовъ и услугъ къ количеству заключеннаго въ нихъ труда. Становясь на эту точку зрѣнія, нѣкоторые писатели полагаютъ, что регулированіе тарифовъ по разстояніямъ имѣетъ свое основаніе. Но мы думаемъ, что такое сужденіе также неправильно. Въ самомъ дѣлѣ, для того, чтобы совершать перевозку, необходимо затрачивать трудъ на содержаніе пути и всѣхъ ж. дорожныхъ

сооруженій, на содержаніе подвижнаго состава, на всѣ манипуляціи съ товарами по ихъ пріему, нагрузкѣ, выгрузкѣ, охраненію и сдачѣ, и наконецъ нужно расходовать трудъ собственно на передвиженіе даннаго товара изъ одного мѣста въ другое, т. е., на тягу. Всѣ эти элементы цѣны провоза даннаго товара далеко не находятся въ опредѣленномъ отношеніи къ разстоянію. Изъ нихъ трудъ соотвѣтствующій силѣ тяги казалось-бы долженъ находиться въ наиболѣе опредѣленномъ соотвѣтствіи съ разстояніемъ, ибо обыкновенно разсуждаютъ такъ: передвинуть товаръ на версту ж. дороги легче, нежели на двѣ и если не въ два, то приблизительно въ два раза легче. Но въ дѣйствительности и здѣсь нѣтъ опредѣленнаго отношенія.

Если мы представимъ себѣ совершенно горизонтальную и прямую дорогу, т. е., дорогу безъ уклоновъ и кривыхъ, то чтобы двигать по такой дорогѣ, при благопріятныхъ условіяхъ, поѣздъ со скоростью 30 километровъ въ часъ, нужно употреблять усиліе въ 3.50 килограммъ на каждую тонну валоваго вѣса поѣзда, не считая вѣса самаго паровоза и тендера. Такъ какъ вѣсъ чистаго груза при полной нагрузкѣ можно считать равнымъ $^2/_3$ валоваго вѣса, то значитъ усиліе тяги отнесенное къ грузу будетъ приблизительно 5 килогр. на

тонну. Но въ натурѣ горизонтальныхъ дорогъ не существуетъ. Каждая дорога состоитъ изъ болѣе или менѣе большихъ уклоновъ. Уклоны эти часто достигаютъ 0.01 и при настоящихъ успѣхахъ техники, въ крайности, на обыкновенныхъ желѣзныхъ дорогахъ (не зубчатыхъ), могутъ быть допущены до 0.033. Подъемы увеличиваютъ усиліе тяги на 1 килограммъ съ 0.001 подъема на каждую тонну валоваго вѣса поѣзда. Такимъ образомъ усиліе тяги на тонну валоваго вѣса поѣзда въ зависимости отъ подъемовъ колеблется между 3.50 килограммъ при горизонтальномъ пути и 36.50 кил. при подъемѣ въ 0.033, а слѣдовательно на тонну чистаго груза усиліе это приблизительно колеблется между 5 килогр. при горизонтальномъ пути и 55 килогр. при подъемѣ въ 0.033. Впрочемъ колебаніе это въ дѣйствительности еще значительнѣе, такъ какъ сила паровоза, а слѣдовательно и его вѣсъ, для одного и того же состава поѣзда, должна возрастать вмѣстѣ съ увеличеніемъ числа и крутизны уклоновъ, а съ увеличеніемъ вѣса паровоза приходится употреблять большее усиліе собственно на его передвиженіе. Подъемы при обратномъ движеніи обращаются въ спуски. Но на спускахъ не возстановляются тѣ потери, которыя произошли на подъемахъ. Все чего можно достигнуть

на спускѣ—это не употреблять усилія на тягу. Но тѣмъ не менѣе на спускѣ необходимимо поддерживать огонь въ топкѣ и тормозить поѣздъ, не допуская увеличенія скорости движенія до опасныхъ предѣловъ. При этомъ расходъ топлива будетъ не значительный, но за то торможенье вызываетъ значительное разрушеніе пути и подвижнаго состава. Въ результатѣ, какъ показываетъ практика, движеніе по спускамъ вообще стоитъ не дешевле движенія по пути горизонтальному. Такимъ образомъ если движеніе по спуску не вызываетъ усилія тяги, тѣмъ не менѣе, оно не въ состояніи возстановить потери, вызываемыя движеніемъ на подъемѣ. До настоящаго времени не существуетъ способа, который давалъ бы возможность сохранять и за тѣмъ приводитъ въ дѣйствіе работу развиваемую спускомъ поѣзда.

Точно такъ, какъ не существуетъ горизонтальныхъ ж. дорогъ—не существуетъ и прямолинейныхъ. Всѣ дороги всегда содержатъ много кривыхъ. Обыкновенно уклоны сопровождаются кривыми и обратно. Кривыя, какъ и подъемы увеличиваютъ сопротивленіе поѣзда, а потому требуютъ увеличенія силы тяги. Относительно размѣра увеличенія силы тяги, вызываемаго кривыми, существуетъ незначительное разногласіе въ мнѣніяхъ.

Тѣмъ не менѣе многіе нѣмецкіе и англійскіе инженеры принимаютъ, что при скорости движенія въ 30 километровъ и радіусѣ кривизны въ 300 метровъ на каждую тонну валоваго вѣса поѣзда—требуется увеличеніе силы тяги въ 2.79 килограмм.

При радіусѣ въ 500 метр. 1.68 килограммъ
„ „ „ 1000 „ 0.84 „

Эти данныя указываютъ, что при наибольшей кривизнѣ обыкновенно допускаемой (при радіусѣ въ 300 метровъ) усиліе тяги на тонну валоваго вѣса поѣзда должно увеличиваться на 2.79 килограммъ, т. е. на столько, на сколько это усиліе должно увеличиваться при подъемѣ въ 0.00279.

И такъ если передвиженіе тонны чистаго груза на горизонтальномъ и прямолинейномъ пути вызываетъ приблизительно усиліе тяги въ 5 килограммъ, то при допускаемыхъ на желѣзныхъ дорогахъ уклонахъ въ 0.033 и радіусѣ кривизны въ 300 метровъ—это усиліе должно возрасти до 59 ($55+2.79.^{3}/_{2}$) килограммъ. Значитъ на дорогахъ однаго и того же протяженія или на различныхъ участкахъ одной и той же дороги, только въ зависимости отъ ея профили, трудъ соотвѣтствующій лишь усилію тяги можетъ колебаться приблизительно отъ 1 до 12-ти. На практикѣ это колебаніе можетъ быть больше, такъ какъ въ предыдущемъ

разсужденіи мы принимали, что чистый грузъ составляетъ $^2/_3$ валоваго, т. е. предполагали нагрузку вагоновъ до полной ихъ подъемной силы, между тѣмъ многіе товары не могутъ грузиться въ такомъ количествѣ; передвиженіе каждаго вагона съ грузомъ въ одномъ направленіи вызываетъ обратное передвиженіе того же вагона, и во многихъ случаяхъ обратное передвиженіе вагоновъ совершается далеко не съ полнымъ вѣсомъ, а иногда и просто порожнякомъ, вызывая такъ сказать непроизводительный трудъ. Въ силу изложеннаго очевидно, что и съ точки зрѣнія новѣйшихъ политико-экономическихъ школъ на цѣну предметовъ—разстояніе перевозки ни коимъ образомъ не можетъ и не должно служить мѣриломъ ж. дорожныхъ тарифовъ.

Мы думаемъ, что принципъ опредѣленія тарифовъ по разстояніямъ не только не вытекаетъ изъ новѣйшихъ экономическихъ доктринъ, но даже противорѣчитъ надеждамъ нѣкоторыхъ писателей придерживающихся этихъ доктринамъ. Писатели эти думаютъ, что свойство великихъ изобрѣтеній настоящаго столѣтія сокращать и даже уничтожать преграды разстояній, должно оказать не малое вліяніе на болѣе равномѣрное распредѣленіе богатства и экономическое уравненіе классовъ народа.—Если же дѣйствительно желѣзныя дороги

призваны къ уничтоженію или, по крайней мѣрѣ, сокращенію разстояній, то конечно не посредствомъ назначенія тарифовъ соотвѣтственно этимъ разстояніямъ возможно содѣйствовать достиженію указанной цѣли. Ибо очевидно, что какъ не измѣняй тарифовъ, а при регулированіи ихъ по разстояніямъ, одна верста, въ экономическомъ смыслѣ, будетъ все таки въ сто разъ менѣе разстоянія въ сто верстъ.

Переходя отъ теоретическихъ соображеній къ практикѣ желѣзнодорожнаго дѣла, мы видимъ, что напримѣръ въ Америкѣ, гдѣ желѣзныя дороги разсматриваются какъ совершенно частныя предпріятія, провозныя цѣны взимаются большею частью на основаніи особыхъ соглашеній, чѣмъ въ корнѣ подрывается равноправность отправителей и обще-государственная полезность желѣзныхъ дорогъ. При такой системѣ дѣйствія само собою разумѣется не можетъ быть рѣчи объ обязательномъ регулированіи тарифовъ не только по произвольнымъ величинамъ, какъ, напримѣръ, разстояніе, но даже и объ установленіи ихъ примѣнительно къ благоразумнымъ коммерческимъ началамъ, если начала эти не согласны съ личной выгодой нѣкоторыхъ предпринимателей.

„Въ бытность мою въ Нью-Іоркѣ, говоритъ г. Орбинскій („О хлѣбной торговлѣ Соединенныхъ

Штатовъ Сѣверной Америки"), я былъ пораженъ тѣмъ фактомъ, что хлѣботорговецъ Чикаго за доставку четверти пшеницы къ любому изъ портовъ хлѣбнаго экспорта платитъ только 72 сента, тогда какъ фермеръ изъ того же штата Нью-Іорка или Пенсильваніи за тоже количество долженъ заплатить въ двое больше; въ первомъ случаѣ разстояніе 1500 верстъ, такъ что пудо—верста обходится дешевле, чѣмъ въ $^1/_{100}$ копѣйки, во второмъ—разстояніе 500 верстъ, такъ что пудо-верста равна $^1/_{16}$ копѣйки..."

Этотъ фактъ дѣйствительно поразителенъ, такъ какъ онъ основывался не на какомъ либо разумномъ коммерческомъ основаніи, а на безнравственномъ стремленіи администраціи дороги угодить своимъ патронамъ. Къ счастію у насъ въ Россіи, даже и при существующемъ контролѣ Правительства надъ желѣзными дорогами, подобныя продѣлки невозможны. Но въ общемъ мы находимъ вполнѣ естественнымъ и понятнымъ, „что фрахтъ на Американскихъ дорогахъ, какъ показываетъ г. Орбинскій, не есть функція (если это слово употребить въ математическомъ смыслѣ) пространства, онъ зависитъ не только отъ разстоянія, но и отъ того мѣста, куда и откуда, и отъ направленія по которому идетъ грузъ. Отъ А до Б не дальше чѣмъ

отъ Б до А, а между тѣмъ передвиженіе одного и того-же груза, даже если онъ не покидаетъ вагона, стоитъ не тоже самое, а смотря по обстоятельствомъ дороже или дешевле, и разница въ этомъ отношеніи можетъ доходить до весьма значительныхъ размѣровъ. Отсюда уже понятно, что ни какъ нельзя формулировать общихъ законовъ для фрахта; они одни для одного рынка и другіе для другаго, и должны быть разсмотрѣны для каждаго особо.“

Конечно Американцы не такъ наивны, чтобы выдумывать общія формулы для нормированія ж. дорожныхъ провозныхъ цѣнъ, тѣмъ болѣе, что конкуренція между желѣзными дорогами въ Америкѣ и слѣдовательно пониженіе цѣнъ провоза доходитъ до предѣловъ о которыхъ у насъ еще и не помышляютъ.

Относительно англійскихъ дорогъ начальникъ тарифнаго отдѣленія Сѣверной дороги Кроте, въ августовскомъ нумерѣ 79 года „Revue générale des chemins de fer“, сообщаетъ:

„Въ Англіи тарифы не только не сообразованы съ разстояніемъ, но напротивъ тамъ совершенно признано. что провозная цѣна между двумя промежуточными станціями можетъ быть выше нежели между крайними той-же линіи“.

„Общества Англійскихъ желѣзныхъ дорогъ имѣютъ такимъ образомъ широкую возможность удовлетворять самымъ разнообразнымъ требованіямъ своихъ потребителей: онѣ могутъ напримѣръ, устанавливать очень низкія цѣны для того, чтобы дать возможность товарамъ двигаться между различными портами Англіи, не заставляя ихъ совершать это передвиженіе моремъ, и не находясь черезъ это вынужденными понижать свои внутреніе тарифы“.

„Цѣны Англійскихъ тарифовъ, какъ общихъ, такъ и спеціальныхъ выражены въ формѣ постанціонныхъ ставокъ, которыя устанавливаются на основаніи чисто коммерческихъ соображеній, о томъ, какой размѣръ дать этой ставкѣ, чтобы пріобрѣсти перевозку, внѣ всякихъ фолмулъ, основанныхъ на разстояніяхъ. Такимъ образомъ было бы совершенно напрасно искать въ англійскихъ тарифахъ поверстныхъ базисовъ“.

Тарифы французскихъ дорогъ также не регулированы по разстояніямъ. Для тарификаціи всѣ Французскія дороги принимаютъ очень часто не дѣйствительныя, а условныя разстоянія (distances d'application), опредѣленныя по усмотрѣнію самихъ желѣзныхъ дорогъ. Но, кромѣ того, между провозными цѣнами и даже этими условными разстоя-

ніями часто не существуетъ опредѣленнаго соотвѣтствія. Вотъ что говоритъ по этому предмету донесеніе *) особой коммиссіи, назначенной французскимъ сенатомъ для изслѣдованія нѣкоторыхъ желѣзно-дорожныхъ вопросовъ:

„Существуетъ только одинъ тарифъ (общій) Общества Западной дороги, который даетъ въ точной и ясной формѣ основанія исчисленія разстояній и формулы провозныхъ цѣнъ, соотвѣтствующія этимъ разстояніямъ; въ тарифѣ Общества Сѣверной дороги посредствомъ изслѣдованія можно еще придти къ опредѣленію способа исчисленія разстояній и формулъ (уже значительно болѣе сложныхъ), которыя послужили для опредѣленія провозныхъ цѣнъ; но тарифы прочихъ большихъ Обществъ не содержатъ ни сказанныхъ исчисленій ни однообразныхъ формулъ и ускользаютъ отъ всякаго анализа“. „Если мы не могли найдти о д н о образія въ о б щ и х ъ тарифахъ, говоритъ въ другомъ мѣстѣ таже коммисія, то тѣмъ болѣе этого однообразія тщетно искать въ тарифахъ спеціальныхъ“. Дѣйствительно много тарифовъ французскихъ и англійскихъ дорогъ состоятъ прямо изъ таблицъ,

*) № 511 отъ 1878 года.

указывающихъ для даннаго товара провозную цѣну между каждыми двумя станціями отдѣльно.

Въ тарифахъ Итальянскихъ и Австрійскихъ дорогъ также не существуетъ неизмѣннаго соотвѣтствія между разстояніями и провозными цѣнами, при чемъ тарифы первыхъ дорогъ сходны съ Французскими, а тарифы Австрійскихъ дорогъ съ нѣмецкими тарифами.

Въ Германіи, преимущественно въ видахъ объединенія различныхъ государствъ, составившихъ эту молодую имперію, въ 1880 году былъ введенъ тарифный законъ, преслѣдовавшій достиженіе однообразія тарифовъ во всей имперіи. Не смотря на практическую необходимость, при такой постановкѣ дѣла, пожертвовать существомъ для формы, все таки не было признано возможнымъ, во всѣхъ случаяхъ, сохранить строгую опредѣленность между протяженіемъ перевозки и провозною цѣною. Законъ этотъ гласитъ:

„§ 1. Цѣна за перевозку товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ должна состоять изъ ставки, основанной на разстояніи и экспедиціоннаго сбора“.

„§ 2. Разстояніе, принятое при установленіи тарифа, должно равняться разстоянію считаемому по длинѣ рельсовъ и выражаться въ километрахъ. Вслѣдствіе исключительныхъ обстоятельствъ, зави-

сящихъ отъ конструкціи, эксплоатаціи и отъ торговыхъ условій нѣкоторыхъ линій, дѣйствительное разстояніе цѣлаго или части протяженія перевозки можетъ быть увеличиваемо или уменьшаемо. Рѣшеніе относительно увеличенія или временнаго уменьшенія дѣйствительныхъ разстояній принадлежитъ федеральному совѣту по предложенію правительства".

„§ 6 Отступленія отъ условныхъ таксъ и правилъ регламента, принятыхъ федеральнымъ совѣтомъ, могутъ имѣть мѣсто":

„а) когда приходится охранять экономическіе интересы (?) страны,"

„б) для борьбы съ конкуренціей, дѣлаемой другими перевозочными предпріятіями и иностранными дорогами" „Эти нарушенія подлежатъ въ тѣхъ случаяхъ, когда не можетъ быть примѣненъ § 7, утвержденію федеральнаго совѣта."

„§ 7. Въ крайнихъ случаяхъ компетентные органы, по соглашенію съ комитетомъ ж. дорогъ имперіи, имѣютъ право утверждать частныя отступленія, подъ условіемъ ратификаціи таковыхъ федеральнымъ совѣтомъ".

Въ силу вышеизложеннаго, если сравнить между собою мночисленные тарифы Германскихъ дорогъ прямаго сообщенія съ тарифами внутренняго

сообщенія и даже эти послѣдніе между собою, то мы найдемъ массу случаевъ отсутствія опредѣленнаго соотвѣтствія между разстояніемъ перевозки и провозною цѣною.

Въ настоящее время ни какъ нельзя утверждать, что такъ не давно принятый въ Германіи тарифный законъ удержится во всемъ своемъ объемѣ. Мы видимъ, что Германское правительство въ столь короткое время со дня изданія закона, допустило уже много исключеній, которыя почти совсѣмъ умалили главную цѣль, которую преслѣдовалъ законъ, а именно неподвижность и единообразіе тарифовъ во всей имперіи. Доказательствомъ тому можетъ служить свидѣльство Перрота (въ нѣкоторой степени изобрѣтателя дѣйствующей тарифной системы въ Германіи), который въ декабрѣ прошлаго 1882 года заявилъ въ Рейхстагѣ, что въ настоящее время въ Германіи дѣйствуетъ около 10000 желѣзнодорожныхъ тарифовъ, среди которыхъ публика почти не можетъ оріентироваться, такимъ образомъ, уже во многомъ оправдалась основальность той критики, которая съ самаго объявленія указаннаго закона раздается въ Германіи.

Считаемъ не лишнимъ привести по этому поводу выдержку изъ одной статьи напечатанной въ

„National Zeitung“ по поводу новаго закона, еще въ 79 году:

„Проэктъ закона, говорится въ этой статьѣ, опредѣляетъ, что федеральный совѣтъ будетъ имѣть во всѣхъ тарифныхъ вопросахъ, рѣшающій голосъ.“ „Въ немъ упоминается о нѣкоторыхъ принципахъ, которыми совѣтъ долженъ будетъ руководствоваться, а именно: принципомъ единообразія таксъ, тарификаціи по кратчайшему разстоянію, запрещеніемъ прибѣгать къ тарифамъ, дающимъ для большаго разстоянія ставку болѣе низкую. Но такъ какъ принципы эти столь строги, что въ примѣненіи дѣлаются невозможными, то законъ представляетъ Федеральному совѣту право ихъ отбрасывать. Дѣло намъ представляется приблизительно, какъ если бы, изъ какой нибудь остроумной книги, былобы выписано слѣдующее мѣсто: § 1. Всѣ преступленія, всѣ нарушенія наказуются смертною казнью. § 2. Федеральный совѣтъ можетъ для извѣстной категоріи преступленій или спеціальныхъ случаевъ рѣшать необходимость примѣненія легкихъ штрафовъ, не свыше одной марки.“

У насъ въ Россіи почти всѣ тарифы выражены формулою разстоянія. Но есть также тарифы со ставками отъ станціи до станціи, и разумѣется во многихъ случахъ неимѣется опредѣленнаго со-

отношенія между провозной платой и разстояніемъ перевозки. Это обстоятельство нерѣдко служитъ предметомъ указаній на кажущуюся неправильность тарифовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Очень можетъ быть, что въ нѣкоторыхъ частныхъ случаяхъ указанное явленіе дѣйствительно не правильно, т. е., не оправдывается разумными коммерческими условіями. Но изъ вышеизложеннаго слѣдуетъ, что ни какъ нельзя указывать на неправильность такихъ тарифовъ, только въ силу самаго факта отсутствія опредѣленнаго соотвѣтствія между разстояніемъ и провозной цѣной, ибо такой способъ доказательства не основанъ ни на научныхъ, ни на практическихъ данныхъ, а зиждится лишь на пристрастіи къ внѣшней симметріи. Между тѣмъ обыкновенно упреки именно и основываются только на самомъ фактѣ не соотвѣтствія разстояній съ цѣнами. Съ своей стороны мы утверждаемъ, что недостатокъ тарифовъ русскихъ дорогъ заключается совсѣмъ не въ томъ, что въ нѣкоторыхъ случаяхъ цѣны не соотвѣтствуютъ разстояніямъ, а скорѣе въ томъ, что, подъ давленіемъ извѣстныхъ тенденцій, ни на чемъ разумномъ не основанныхъ, русскія дороги, стремясь къ симметріи тарифовъ, придаютъ иногда не соотвѣтствующее значеніе разстояніямъ и черезъ это, въ иныхъ

случаяхъ, неприносятъ той пользы, которою могли бы принести.

До тѣхъ поръ пока сѣть русскихъ дорогъ еще недостаточно распространена, указанный фактъ вѣроятно уже подмѣченъ нѣкоторыми спеціалистами дѣла, но черезъ нѣкоторое время, когда желѣзные пути въ Россіи разовьются въ соотвѣтствующемъ количествѣ и распространятся во всѣхъ окраинахъ, онъ будетъ бить въ глаза и самою силою вещей заставитъ откинуть всякую попытку регулировать провозныя цѣны разстояніями.

Понятно само собою, что чѣмъ меньше пространство данной страны, тѣмъ менѣе будутъ выступать наружу неправильности, вытекающія изъ желанія подчинять размѣры провозныхъ цѣнъ разстояніямъ, и тѣмъ слабѣе будутъ послѣдствія, проистекающія отъ такого извращенія естественныхъ экономическихъ явленій. Если по этому въ Англіи (соединенное королевство), представляющей собою 3.21% пространства Евроны, Франціи—5.41%, Италіи 3%, Австро Венгріи—6.37%, Германіи—5.57% до сихъ поръ оказывается невозможнымъ опредѣлять провозныя цѣны обязательно по разстояніямъ, то остается спросить какъ возможно сдѣлать это въ Россіи, одна Европейская часть которой представляетъ 55% всего пространства Европы?

Для приданія нашему отчеству надлежащаго экономическаго роста необходимо достичь возможности наиболѣе легкаго распространенія естественныхъ богатствъ по всему обширному протяженію имперіи. Недостаточно, чтобы производство однородныхъ произведеній распространялось по раіонно, въ ближайшихъ мѣстностяхъ отъ пунктовъ производства, но необходимо стремиться, чтобы каждый производитель имѣлъ какъ можно болѣе обширный раіонъ распространенія своихъ продуктовъ, ибо черезъ такое расширеніе предложенія, будутъ значительно выигривать интересы потребителей. Повсемѣстное распространеніе внутреннихъ производствъ необходимо въ особенности въ странѣ держащей протекціонные таможенные тарифы, вся тяжесть коихъ ложится исключительно на потребителей. Если дѣйствительно таковы должны быть стремленія, то какъ достигнуть ихъ на пространствѣ 5212 тысячъ квадратныхъ верстъ, представляющемъ Европейскую Россію и какъ въ будущемъ достигнуть того же самаго на пространствѣ около 18 милліоновъ квадратныхъ верстъ, представляющемъ Европейскую Россію съ Сибирью и средне-азіятскими владѣніями? Очевидно, что только посредствомъ крайне низкихъ тарифовъ на дальнія разстоянія. Русскіе тарифы на дальнія разстоя-

нія непременно должны выйти изъ установившихся Европейскихъ нормъ. Если въ Европѣ избѣгаютъ, на пространствахъ измѣряемыхъ тысячами верстъ, тарифовъ ииже $^1/_{70}$—$^1/_{75}$, то изъ этого врядъ ли слѣдуетъ что и мы не должны на пространствахъ измѣряемыхъ милліонами верстъ не переходить для нѣкоторыхъ грузовъ эти предѣлы. При нашихъ пространствахъ мы должны будемъ, если только не пожелаютъ ограничить общеполезность желѣзныхъ дорогъ, въ самомъ непродолжительномъ времени, перейти тарифы въ $^1/_{100}$ и въ будущемъ можетъ быть доходить до болѣе низкихъ предѣловъ, въ особенности при перевозкѣ сырыхъ продуктовъ.—А для того, чтобы дороги могли возить тамъ гдѣ нужно, по низкимъ тарифамъ, необходимо не ограничивать размѣра ихъ провозной платы на болѣе близкихъ разстояніяхъ.—Однимъ словомъ нужно, чтобы цѣна провоза опредѣлялась закономъ спроса и предложенія и чтобы государственное вліяніе не касалось формъ тарифовъ съ цѣлью водворенія симметріи, а стремилось единственно къ тому, чтобы въ особенности на предметы малоцѣнные, обыкновенно не выдерживающіе дорогихъ фрахтовъ, дороги держали возможно низкіе тарифы, но разумѣется не на счетъ государственнаго казначейства. Если же предположимъ, что пожелалибы заставить

дороги держать тарифы въ постоянномъ соотвѣтствіи съ разстояніемъ, то во избѣжаніе пониженія тарифовъ, тамъ, гдѣ этого не требуется, онѣ должны будутъ воздерживаться отъ пониженія цѣнъ тамъ, гдѣ это необходимо. Такъ будутъ дѣйствовать какъ частныя, такъ и казенныя дороги, ибо ни какая разумная администрація не можетъ желать эксплоатаціи въ убытокъ. Напротивъ можно думать, что въ подобномъ случаѣ частныя гарантированныя дороги были бы менѣе способны защищаться отъ распоряженій, клонящихся къ нанесенію убытка государственной казнѣ. Дифференціальные тарифы *) очевидно въ данномъ случаѣ нисколько не разрѣшаютъ вопроса, ибо, во первыхъ, при дифферинціальныхъ тарифахъ случаи не вызваннаго существомъ дѣла пониженія цѣны провоза на меньшія разстоянія для пониженія ихъ на большія, далеко не устранились бы, а только могли бы нѣсколько уменьшится; а во вторыхъ, если только принять дифференціальную систему и начать примѣнять ее для различныхъ товаровъ различно въ

---

*) Дифференціальными тарифами называются такіе, которые по разъ опредѣленнымъ формуламъ понижаются вмѣстѣ съ увеличеніемъ разстоянія перевозки.

разныхъ направленіяхъ, то въ результатѣ потеряется самособою опредѣленность соотвѣтствія разстоянія съ провозной цѣной,—или иначе говоря, цѣль ихъ установленія не будетъ достигнута.

Мы сказали выше, что и теперь имѣются печальные слѣды стремленія придавать существенное значеніе симметріи разстояній съ провозными цѣнами. Этому, какъ намъ кажется, отчасти слѣдуетъ приписать довольно ограниченный раіонъ распространенія русскаго каменнаго угля за предѣлы угольныхъ бассейновъ; почти полное отсутствіе перевозки сѣна на болѣе или менѣе значительныя разстоянія, не смотря на ежегодно повторяющійся падежъ скота отъ недостатка корма; довольно трудное распространеніе соли на дальнія разстоянія, не смотря на уничтоженіе акциза, и т. д.

Значеніе вѣса и объема. Вѣсъ и объемъ, взятые отдѣльно другъ отъ друга, служатъ для выраженія количества даннаго наименованія товара или иначе говоря, количества даннаго качества товара, а въ совокупности, кромѣ выраженія количества, служатъ также для выраженія одного изъ качествъ товара, а именно его относительной плотности, т. е., его удѣльнаго вѣса. Эти тарифныя единицы также какъ и разстояніе, вліяя въ нѣкоторой степени на расходы производства,

оказываютъ довольно отдаленное дѣйствіе только на одинъ изъ факторовъ рыночной цѣнности провоза, т. е. на предложеніе. При этомъ вѣсъ товара обыкновенно оказываетъ большее дѣйствіе чѣмъ его объемъ. Вѣсъ товаровъ отражается на расходахъ производства, а слѣдовательно и на предложеніи, отъ неизбѣжнаго дѣйствія силы тяжести на всѣ предметы, находящіеся на поверхности земли; вліяніе же объема вытекаетъ преимущественно изъ способовъ перевозки по ж. дорогамъ, при которыхъ большій объемъ товара сопровождается большимъ мертвымъ грузомъ (тара вагоновъ). Трудъ, необходимый для совершенія перевозки товаровъ, точно такъ, какъ не находится въ опредѣленномъ отношеніи съ разстояніемъ перевозки, не находится также въ опредѣленномъ отношеніи ни съ вѣсомъ, ни съ объемомъ товара. Изъ этого слѣдуетъ, что между рыночною цѣнностью провоза, съ одной стороны, и вѣсомъ, равно объемомъ товара—съ другой,—не можетъ существовать какого-либо опредѣленнаго отношенія,—а потому вѣсъ и объемъ, служа для выраженія тарифовъ, не могутъ по существу служить для ихъ регулированія.

Дѣйствующія тарифныя системы, по способу выраженія тарифовъ (т. е. по формѣ), подраздѣляются на двѣ категоріи. Одна система, называемая

„историческою“, основывается на опредѣленіи различной провозной платы, соотвѣтствующей одному и тому же разстоянію и вѣсу или объему, для различныхъ наименованій товаровъ, встрѣчаемыхъ въ перевозкѣ, причемъ по причинамъ, объясненнымъ въ предыдущей статьѣ, при одинаковыхъ условіяхъ перевозки, товарамъ менѣе дорогимъ обыкновенно соотвѣтствуютъ меньшія провозныя цѣны. Другая система, именуемая „натуральною“, основывается на опредѣленіи различной провозной платы, соотвѣтствующей одному и тому же разстоянію, для различнаго, но разъ навсегда опредѣленнаго вѣса, какое-бы количество товара этому вѣсу ни соотвѣтствовало. Такъ какъ въ первой системѣ наименованіе товара уже опредѣляетъ его качество, то вѣсъ и объемъ являются однозначущими тарифными единицами, и потому для выраженія тарифа можетъ быть употребляема безразлично та или другая единица. На практикѣ вообще тарифы выражаются въ вѣсѣ, а объемъ, въ исключительныхъ случаяхъ, служитъ преимущественно для выраженія тарифовъ на поштучные и громоздкіе товары. Напротивъ во-второй системѣ,—игнорирующей наименованіе товаровъ, для выраженія одного изъ ихъ качествъ, а именно плотности, иногда употребляются совмѣстно обѣ единицы и вѣсъ и объемъ.—Но при этомъ все-таки въ дѣйствитель-

ности въ тарифахъ фигурируетъ только вѣсъ,—элементъ же объема входитъ, такъ сказать, неявно. Каждый вагонъ ограничиваетъ какъ по вѣсу, такъ и по объему количество товара, могущаго въ него быть нагруженнымъ.—Подъемная сила вагона обыкновенно равна 10.000 килограммъ (610 пуд.), значитъ болѣе этого вѣса грузить въ вагонъ нельзя. Что касается объема, то,—смотря по качеству товара,—его можно нагрузить въ вагонъ болѣе или менѣе. Чѣмъ товаръ плотнѣе, тѣмъ можно его больше нагрузить. Въ крытый вагонъ можно нагрузить одно количество товара, въ открытый—другое. При соотвѣтствующихъ приспособленіяхъ обыкновенно въ открытые вагоны по объему можно нагрузить болѣе нежели въ крытые, но при этомъ есть товары, которые, по свойствамъ своимъ, не могутъ грузиться въ открытые вагоны; но есть и такіе товары, свойства которыхъ недопускаютъ нагрузку въ крытые вагоны. Такъ какъ самый вагонъ ограничиваетъ объемъ нагруженнаго товара, то понятно, что если сказать, какъ это дѣлается въ „натуральныхъ“ тарифахъ, что за 10.000 килограммъ какого угодно качества товара взыскивается столько-то со 100 килограммъ-километровъ, при условіи нагрузки товара въ одинъ вагонъ, то само собою разумѣется, что такимъ обра-

зомъ въ тарифѣ неявно вводится также элементъ объема, ибо, смотря по плотности товара, въ вагонъ можетъ быть помѣщено большее или меньшее его количество, а потому онъ съ единицы вѣса заплатитъ за провозъ меньше или больше. Вотъ почему говорятъ также, что „натуральные“ тарифы опредѣляютъ провозную цѣну по одному изъ качествъ товара, а именно по его относительной плотности или удѣльному вѣсу. Надлежитъ замѣтить, что указанное основаніе „натуральныхъ“ тарифовъ не имѣетъ ничего общаго съ повагонными тарифами исторической системы. Въ этихъ послѣднихъ говорится, что за 10 т. килограммъ взыскивается столько-то со 100 килограммъ-километровъ товара именно такого-то наименованія. Такимъ образомъ тутъ тарифная ставка сообразована съ заранѣе извѣстными качествами даннаго именованія товара. При изысканіи этой ставки, составитель тарифовъ имѣетъ въ виду всѣ качества товара и въ томъ числѣ его извѣстную плотность, тогда какъ въ натуральныхъ тарифахъ наименованіе товаровъ совсѣмъ игнорируется, а потому одна и таже ставка примѣняется къ товарамъ всевозможныхъ плотностей, а слѣдовательно—ставка является по отношенію единицы вѣса величиною перемѣнною, зависящею отъ плотности нагружаемыхъ товаровъ.

Тарифы „историческіе“ примѣняются преимущественно въ Америкѣ, Франціи, Англіи, Италіи и Россіи; „натуральные“ только въ Германіи и отчасти въ Австріи. Прежде въ Германіи также существовали тарифы, сообразованные съ наименованіями товаровъ. Первая мысль о натуральныхъ тарифахъ явилась только въ 70-хъ годахъ.— Сперва начали дѣлать пробы примѣненія этихъ тарифовъ на Эльзасъ-Лотарингскихъ дорогахъ, а затѣмъ распространили на всю Германію. Но, по мѣрѣ распространенія тарифовъ „натуральной“ системы, практика все болѣе и болѣе показывала ихъ непримѣнимость и несоотвѣтствіе экономической жизни. Вслѣдствіе этого постепенно дѣлались, и вѣроятно еще будутъ дѣлаться, отступленія отъ основныхъ началъ этой системы, отчего тарифы „натуральные“ теперь все болѣе приближаются въ своихъ основаніяхъ къ тарифамъ „историческимъ“ и потому тарифы „натуральные“ представляютъ собою въ настоящее время систему далеко невыдержанную и непослѣдовательную. Не говоря уже о томъ, что теперь большая часть грузовъ по Германскимъ дорогамъ перевозится по спеціальнымъ тарифамъ, которые основаны на наименованіи товаровъ, и черезъ это отождествляются съ тарифами „историческими“, кромѣ того число нормальныхъ классовъ

все болѣе и болѣе увеличивается, и мѣстнымъ Управленіямъ, сообразно качеству товаровъ, предоставлено право дѣлать различныя отступленія отъ нормальныхъ классовъ, которые въ первое время предполагалось сдѣлать неизмѣнными. Такимъ образомъ 11-ти-лѣтній опытъ Германскихъ дорогъ доказалъ, что даже и при "желѣзной" волѣ невозможно идти противъ естественныхъ законовъ, регулирующихъ экономическія отношенія при настоящемъ строѣ промышленности и торговли. Устраненіемъ изъ тарифовъ наименованія товара, какъ фактора размѣра провозной цѣны, очевидно подрывали регулированіе этой цѣны по спросу и предложенію, ибо спросъ и предложеніе оказываютъ совершенно различное дѣйствіе на рыночную цѣнность провоза, смотря по роду, т. е. наименованію товара. Опытъ показалъ, что на практикѣ гораздо труднѣе устранять дѣйствіе общихъ экономическихъ законовъ на рыночную цѣнность провоза, нежели изобрѣтать умозрительныя, хотя и остроумныя основанія для регулированія тарифовъ.

Объ категоріи дѣйствующихъ тарифовъ не всегда опредѣляютъ провозныя цѣны пропорціонально вѣсу товара, но при этомъ въ тарифахъ „историческихъ" непропорціональность провозной цѣны вѣсу товара, имѣющая мѣсто преимущественно толь-

ко для спеціальныхъ повагонныхъ тарифовъ, болѣе исключительна, нежели въ тарифахъ „натуральныхъ“, гдѣ эта непропорціональность проведена систематически, какъ общее правило, не только въ спеціальныхъ, но и въ общихъ классахъ.

Система „натуральныхъ“ тарифовъ, по крайней мѣрѣ въ первоначальномъ своемъ объемѣ, не только оказалась непрактичной, но еще создала родъ спекуляціи, которая, по нашему мнѣнію, не должна быть терпима. Такъ какъ упомянутая система опредѣляетъ провозную цѣну поштучно (со 100 килограммъ), по полувагонно (съ 5000 килограммъ) и повагонно (съ 10000 килограммъ) безразлично какой бы товаръ ня грузился, и такъ какъ провозная цѣна для поштучныхъ отправокъ выше нежели для полувагонныхъ, а для полувагонныхъ выше нежели для вагонныхъ, то въ результатѣ дѣло отправки массы товаровъ перешло въ руки коммиссіонеровъ и экспедиторовъ. Коммиссіонеры эти собираютъ отъ производителей и дѣйствительныхъ владѣльцевъ грузовъ ихъ отправки; формируютъ изъ этихъ отправокъ партіи товаровъ и затѣмъ отправляютъ собранныя смѣси товаровъ по полувагоннымъ и по вагоннымъ тарифамъ.

Если, напримѣръ, производитель желаетъ отправить 150 пудовъ орѣховъ, то онъ заплатитъ же

лѣзной дорогѣ по штучному тарифу 30 рублей; но если онъ обратится къ коммиссіонеру, то тотъ съ него возьметъ меньше, такъ какъ этотъ коммиссіонеръ занимается спеціально тѣмъ, что собираетъ отъ производителей и владѣльцевъ грузовъ ихъ отправки различныхъ товаровъ, напримѣръ: орѣхи, сапоги, помада и т. д., групируетъ эти отправки и затѣмъ отправляетъ ихъ повагонно. Если производителямъ или дѣйствительнымъ владѣльцамъ грузовъ пришлось бы, напримѣръ, заплатить 105 р. за перевозку по штучному тарифу, то коммиссіонеръ заплатитъ по вагонному тарифу только 75 р., а изъ 30 р. выгоды—часть—(нужно полагать, львиную)—оставитъ себѣ, а другую отдастъ дѣйствительному отправителю.

При такомъ положеніи дѣла, для того, чтобы судить,—сколько именно стоитъ германской торговлѣ и промышленности перевозка продуктовъ по желѣзнымъ дорогамъ, было бы ошибочно обращаться къ опубликованнымъ тарифамъ. Чтобы знать, сколько публика платитъ желѣзнымъ дорогамъ, нужно прибавить къ этимъ тарифамъ еще неизвѣстныя преміи, которыми пользуются коммиссіонеры черезъ групировку отправокъ. Такое положеніе вещей чрезвычайно сильно развило коммиссіонерство въ Германіи и едвали можно сомнѣваться, что эти коммиссіонеры оказывали, и до настоящаго времени

оказываютъ, немалое вліяніе на поддержку системы „натуральныхъ“ тарифовъ.

Здѣсь будетъ умѣстно вспомнить, что система „натуральныхъ“ тарифовъ дѣйствуетъ въ нѣкоторыхъ прямыхъ сообщеніяхъ Германіи съ Россіей, и что, благодаря этимъ тарифамъ, извѣстные коммиссіонерскіе дома собираютъ со всѣхъ концовъ Европы отправки преимущественно въ Берлинъ для того, чтобы потомъ отправлять смѣси всевозможныхъ предметовъ повагонно въ Россію.

Повагонные тарифы „исторической“ системы, неумѣло установленные, также даютъ нѣкоторое поле для спекуляціи коммиссіонеровъ, но поле это несравненно уже,—такъ какъ въ этихъ тарифахъ допускается нагрузка товара только одного рода, точно обозначеннаго въ самомъ тарифѣ, вслѣдствіе чего коммиссіонеры уже лишены возможности дѣлать смѣси всевозможныхъ предметовъ. По нашему убѣжденію, повагонные тарифы должны устанавливаться только для такихъ грузовъ, которые, по роду своему и по условіямъ торговли, перевозятся, или могутъ перевозиться, повагонно, безъ всякаго стѣсненія для дѣйствительныхъ отправителей. Наилучшіе, т. е. наиболѣе выработанные тарифы „исторической“ системы такъ и устанавливаются. Тогда

спекуляція коммиссіонеровъ уже совсѣмъ не можетъ имѣть мѣста.

Говоря о роли количества (вѣса) въ желѣзнодорожныхъ тарифахъ, надлежитъ еще упомянуть о такъ называемыхъ рефакціонныхъ тарифахъ, практикуемыхъ въ особенности въ Америкѣ, Англіи и Австріи. Рефакціоннымъ обыкновенно называютъ такой тарифъ, который даетъ уступку противъ общихъ или спеціальныхъ тарифовъ, только при условіи перевозки опредѣленнаго, болѣе или менѣе значительнаго, количества товара. Тарифы эти въ Австріи и Россіи обязательно публикуются на общемъ основаніи, а потому de jure они имѣютъ характеръ общихъ тарифовъ, примѣняемыхъ ко всѣмъ отправителямъ, выполнившимъ условія, въ нихъ обозначенныя. De facto, тарифы эти, въ нѣкоторыхъ случахъ, ставятъ въ исключительное положеніе нѣкоторыхъ лицъ, а иногда поощряютъ коммиссіонерство. Первый случай можетъ имѣть мѣсто, напримѣръ, если количество, обусловливающее примѣненіе рефакціоннаго тарифа, столь велико, что имъ могутъ воспользоваться только нѣкоторые самые крупные производители; второй,—когда это количество недоступно дѣйствительнымъ производителямъ, а потому иногда являются коммиссіонеры, которые собираютъ грузы, отправляютъ ихъ отъ

своего имени и затѣмъ пользуются уступкой. Въ этомъ заключается слабая сторона рефакціонныхъ тарифовъ. Но тѣмъ не менѣе нельзя отрицать, что тарифы эти въ иныхъ случаяхъ приносятъ пользу торговлѣ, промышленности и желѣзнымъ дорогамъ. Обыкновенно каждая желѣзная дорога завалена заявленіями такого содержанія: понизьте тарифъ на такой-то предметъ до такого-то размѣра, тогда перевозка значительно увеличится. Очевидно, что желѣзная дорога по своей волѣ можетъ понижать тарифъ только тогда, если она имѣетъ увѣренность, что это пониженіе послужитъ къ развитію перевозки, т. е. къ увеличенію ея количества. Если, по изслѣдованіи заявленія, желѣзная дорога такой увѣренности не пріобрѣтетъ, а между тѣмъ просимая уступка настолько велика, что можетъ оказать значительное вліяніе на финасовые результаты, то дорога, не желая принять на себя рискъ пониженія, отъ него отказывается. Въ результатѣ, если только заявленіе отправителя было серьезное и осуществимое, то проигрываетъ дорога, лишаясь новыхъ грузовъ, и торговля, не имѣя возможности распириться до возможныхъ предѣловъ. Если же дорога можетъ установить рефакціонные тарифы, то она безъ особыхъ затрудненій удовлетворяетъ желаніе заявителя, опубликовывая просимый имъ рефак-

ціонный тарифъ для всѣхъ отправителей. Тогда отправители, если перевезутъ опредѣленное количество, получатъ желаемую уступку, а если не перевезутъ, то воспользуются общими тарифами, и во всякомъ случаѣ дорога ничего не потеряетъ. Вообще рефакціонные тарифы представляютъ собою въ желѣзнодорожной промышленности выраженіе общаго явленія, имѣющаго мѣсто во всякой торговлѣ и во всякой промышленности, а именно: продажи оптомъ. При настоящихъ экономическихъ условіяхъ цѣны оптовыхъ продажъ всегда дешевле единичныхъ. На практикѣ мы могли бы указать много новыхъ теченій грузовъ, которыя получили свое существованіе и развитіе только благодаря рефакціоннымъ тарифамъ. Дороги не рѣшились бы для эихъ грузовъ сразу сдѣлать общіе пониженные попудные тарифы, — и грузы эти, можетъ быть, до сихъ поръ не имѣли-бы движенія.

Итакъ, по нашему мнѣнію, не слѣдовало-бы совершенно устранять возможность установленія рефакціонныхъ тарифовъ. Но мы думаемъ, что вообще къ установленію такихъ тарифовъ слѣдуетъ относиться съ крайнею осторожностью и, кромѣ существующихъ условій дѣйствія ихъ (обязательство публикаціи и примѣненія ко всѣмъ безъ исключенія отправителямъ при одинаковыхъ условіяхъ),

надлежитъ не допускать дѣйствія каждаго опубликованнаго рефакціоннаго тарифа болѣе чѣмъ на годъ времени. Въ теченіи года дорога можетъ выяснить полезность или безполезность такого тарифа,—и слѣдовательно, сдѣлать его общимъ или совершенно уничтожить.

IV. Значеніе расходовъ производства.

Расходы эксплоатаціи вліяютъ только на одинъ изъ факторовъ цѣны провоза, а именно на предложеніе. Вліяніе это довольно значительно, и мы уже видѣли, что, съ уменьшеніемъ расходовъ эксплоатаціи, собственный интересъ желѣзной дороги побуждаетъ ее уменьшать провозныя цѣны. Всякая промышленность, вообще говоря, не можетъ продавать свои произведенія дешевле того, во сколько они обходятся производителю, но тѣмъ не менѣе на практикѣ можно видѣть исключенія изъ этого правила. Мы не будемъ покуда говорить о случаяхъ, когда пониженія противъ стоимости производства дѣлаются для конкурренціи, тѣмъ болѣе, что подобныя явленія въ желѣзнодорожной промышленности въ особенности не желательны. Но можно указать и на другіе случаи, когда такія пониженія имѣютъ разумныя оправданія. Случаи эти могутъ имѣть мѣсто всякій разъ, когда убытокъ отъ пониженія противъ стоимости производства окупается,

или несомнѣнно окупится въ ближайшемъ будущемъ, доходомъ по другой статьѣ перевозки. Объяснимся нѣсколькими примѣрами. Дорога можетъ согласиться на перевозку свеклы до какого-либо сахарнаго завода по тарифу ниже эксплоатаціонныхъ расходовъ, зная, что перевезенная свекла дастъ дорогѣ новый грузъ: сахаръ,—который имѣетъ такую цѣнность, что, вообще говоря, выдерживаетъ высокій тарифъ,—если при этомъ коммерческій разсчетъ убѣждаетъ, что убытокъ отъ перевозки свеклы покроется перевозкою сахара. Въ данномъ случаѣ дорога, если не выиграетъ, то и ничего не потеряетъ. Между тѣмъ, увеличеніе производства сахара и посѣва свеклы можетъ и, вообще говоря, принесетъ соотвѣтствующую пользу: производителю и потребителямъ сахара, производителю (землевладѣльцу) свеклы и всѣмъ лицамъ, которыя будутъ участвовать въ производствѣ какъ сахара, такъ и свеклы. Если устройство какого-либо гужеваго пути, могущаго принести пользу желѣзной дорогѣ въ смыслѣ привлеченія къ ея станціи новыхъ грузовъ, обусловливается тѣмъ, чтобы желѣзная дорога перевезла по тарифу ниже расходовъ производства необходимые для устройства гужеваго пути матеріалы (камень, песокъ), то коммерческій разсчетъ можетъ понудить желѣзную дорогу согласиться на

низкій тарифъ, разумѣется, при увѣренности, что убытокъ этого тарифа покроется доходомъ отъ новыхъ грузовъ. Въ результатѣ выигрываетъ дорога и всѣ тѣ лица, которыя будутъ пользоваться устроеннымъ путемъ. Для регулированія мѣстныхъ портовыхъ расходовъ по вывозу и ввозу грузовъ, съ цѣлью развитія движенія черезъ этотъ портъ, дорога можетъ имѣть выгоду перевозить товары по портовымъ вѣтвямъ въ убытокъ, если убытокъ этотъ будетъ покрываться привлеченіемъ новыхъ грузовъ по главному пути, ведущему къ порту. Такія дѣйствія дороги могутъ принести пользу торговлѣ и промышленности безъ всякаго вреда для ея интересовъ. Подобныхъ примѣровъ, когда пониженіе тарифовъ противъ стоимости производства оправдывается общими интересами и въ результатѣ не убыточно для дороги, конечно, можно привести очень много. Но тѣмъ не менѣе, вообще говоря, провозныя цѣны не должны быть ниже стоимости производства. Нѣкоторыя же лица полагаютъ, что цѣны эти должны соотвѣтствовать этимъ расходамъ, т. е., регулироваться не по спросу и предложенію, а именно по расходамъ эксплоатаціи. Лица эти видятъ оправданіе подобнаго взгляда на провозныя цѣны въ томъ, что идеалъ новѣйшихъ экономическихъ школъ заключается въ приведеніи

цѣнности всѣхъ предметовъ къ количеству заключеннаго въ нихъ труда, а этотъ трудъ, по ихъ мнѣнію, и выражается на желѣзныхъ дорогахъ въ расходахъ производства. Мы не раздѣляемъ подобныхъ мнѣній прежде всего потому, что не считаемъ возможнымъ примѣнять къ современнымъ вопросамъ жизни научныхъ теорій, которыя могутъ имѣть практическое значеніе лишь въ будущемъ. Совершенно вѣрно, что новое направленіе въ политической экономіи видитъ pium desiderium въ опредѣленіи цѣнности предметовъ по количеству заключеннаго въ нихъ труда, но изъ этого нисколько не слѣдуетъ, чтобы было возможно подобное научное положеніе вводить ex abrupto въ жизнь во всякое время и при всякихъ обстоятельствахъ. Напротивъ, характеристическая черта новой школы заключается въ отрицаніи возможности примѣненія къ жизни какихъ-бы то ни было абсолютныхъ экономическихъ доктринъ, выводимыхъ изъ чистаго разума, безъ соображенія съ конкретными обстоятельствами: мѣстомъ, временемъ и вообще совокупностью наличныхъ условій. Между тѣмъ, очевидно, было-бы очень странно основывать цѣну провоза на трудѣ, когда эта цѣна составляетъ большею частью лишь второстепенный элементъ общей цѣны продукта, которая, при современныхъ условіяхъ, опредѣляется не по количеству

овеществленнаго въ этомъ продуктѣ труда, а по спросу и предложенію. Съ другой стороны, при наличныхъ экономическихъ условіяхъ, расходы эксплоатаціи дороги не находятся въ соотвѣтствіи съ затраченнымъ трудомъ, такъ какъ расходы эти состоятъ изъ матеріаловъ и услугъ, которыя сами желѣзныя дороги покупаютъ по рыночнымъ цѣнамъ, и которыя, слѣдовательно, не служатъ выраженіемъ труда, въ нихъ вложеннаго. Приведенныя указанія сами по себѣ достаточны, чтобы понять, что теорія регулированія тарифовъ по расходамъ эксплоатаціи, на практикѣ, при наличныхъ условіяхъ, не примѣнима. Но кромѣ того,—и это самое главное,—положеніе, что тарифы должны соотвѣтствовать расходамъ производства или не должны быть ниже этихъ расходовъ, въ сущности говоря, ничего реальнаго собою не выражаетъ, ибо, на практикѣ, расходъ эксплоатаціи, вызываемый перевозкою товара по данному тарифу, въ дѣйствительности никому неизвѣстенъ.

Какъ ни страннымъ можетъ показаться, съ перваго взгляда, нѣкоторымъ читателямъ настоящее наше утвержденіе, тѣмъ не менѣе оно совершенно вѣрно и хорошо извѣстно лицамъ, которыя занимались опредѣленіемъ расходовъ производства.

По этому вопросу Курсель-Сенейль въ „Journal des Economistes“ *) высказался такимъ образомъ:

„Лица, знакомыя съ промышленностью, знаютъ, что не существуетъ расхода производства бумажной или льняной нитки, или полосы желѣза. Существуетъ только общій расходъ производства для каждой антрепризы, и только одному хозяину ея этотъ расходъ извѣстенъ, да и то не всегда.“

Эти строки извѣстнаго французскаго экономиста безусловно справедливы и по отношенію къ желѣзнодорожной промышленности. Хотя нѣкоторыя лица, занимающіяся установленіемъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, иногда основываются на расходахъ эксплоатаціи и придаютъ имъ особое значеніе, тѣмъ не менѣе эти расходы для каждаго даннаго товара, двигающагося при данныхъ обстоятельствахъ, имъ неизвѣстны, и для своихъ соображеній они пользуются средними и предположительными величинами, выведенными притомъ большею частью съ такими приближеніями, при которыхъ о математической правильности выводовъ не можетъ быть серьезной рѣчи. Подобныя величины, по нашему мнѣ-

---

*) Январь 1879 года.

нію, иногда могутъ служить только элементами, въ числѣ многихъ другихъ элементовъ, для соображеній при тарифныхъ анализахъ. Мы совершенно вышли-бы изъ рамокъ нашего труда, если бы захотѣли представить здѣсь критическій обзоръ всѣхъ болѣе или менѣе извѣстныхъ методовъ опредѣленія расходовъ эксплоатаціи съ поясненіемъ, какое именно значеніе для регулированія тарифовъ выводы этихъ методовъ представляютъ.

Однако, съ цѣлью устраненія довольно распространенныхъ заблужденій, мы считаемъ полезнымъ, хотя въ нѣсколькихъ словахъ, указать на общіе пріемы этихъ методовъ и главнымъ образомъ объяснить значеніе ихъ выводовъ. Затѣмъ мы позволимъ себѣ представить нѣкоторыя соображенія для опредѣленія такихъ величинъ, выведенныхъ изъ расходовъ эксплоатаціи, которыя, по нашему мнѣнію, могли бы служить элементами при сужденіи о размѣрахъ тарифныхъ ставокъ.

Каждая дорога ведетъ свои расходы эксплоатаціи по опредѣленной формѣ. Въ концѣ года отчетъ показываетъ общій итогъ расходовъ, съ подробными подраздѣленіями ихъ на различныя расходныя статьи, т. е. на статьи, установленныя по характеру самихъ расходовъ. Изъ отчета можно, напримѣръ, видѣть, сколько израсходовано

на содержаніе машинистовъ, на освѣщеніе поѣздовъ, на ремонтъ рельсъ и проч. Такимъ образомъ, отчетъ показываетъ, сколько въ теченіи года израсходовано денегъ на содержаніе эксплоатаціи дороги. Но сумма, израсходованная на содержаніе эксплоатаціи, совсѣмъ не представляетъ собою дѣйствительной стоимости расходовъ эксплоатаціи въ теченіи даннаго года, ибо здѣсь многое зависитъ отъ системы хозяйства и отчетности. Во всякомъ хозяйствѣ значительное количество производимыхъ расходовъ приноситъ соотвѣтствующую услугу не только въ продолженіи того года, въ который расходъ произведенъ, но и въ теченіи болѣе продолжительнаго времени. Напримѣръ, если въ какомъ-либо году построенъ жилой домъ, то онъ можетъ приносить соотвѣтствующія услуги, вѣроятно, въ продолженіи всего времени существованія дороги; новый рельсъ, положенный въ путь, или новыя вѣсы, поставленныя на станціи, могутъ служить десятки лѣтъ. Въ силу соображеній чисто хозяйственнаго свойства, (благопріятнаго положенія рынка, излишка свободныхъ суммъ и т. п.), хозяинъ или администрація предпріятія дѣлаютъ въ одномъ году больше указанныхъ расходовъ, а въ другомъ меньше. Если-же такіе расходы сносятся по отчету по мѣрѣ

производства работъ или выпуска предметовъ въ службу, то понятно, что общій итогъ расходовъ представитъ собою лишь сумму денегъ, израсходованныхъ въ теченіи года, но нисколько не будетъ выражать дѣйствительную годовую стоимость эксплоатаціи предпріятія. На помощь такому положенію дѣла приходятъ извѣстные пріемы отчетности. Для того, чтобы годовые расходы дѣйствительно выражали собою годовую стоимость эксплоатаціи предпріятія, расходы на предметы, которые могутъ доставлять продолжительныя услуги, сносятся не разомъ, а разлагаются на болѣе или менѣе продолжительное время, соотвѣтствующее продолжительности сказанныхъ услугъ. Но такъ какъ эта продолжительность заранѣе неизвѣстна, то само собою разумѣется, что способъ раскладки расходовъ на нѣсколько лѣтъ основывается на приближеніяхъ. Въ прикладныхъ математическихъ наукахъ во многихъ случаяхъ примѣняются извѣстные пріемы вычисленій по приближеніямъ, и о результатахъ такихъ вычисленій,—разсуждая съ практической, а не съ чисто математической точки зрѣнія,—конечно, нельзя сказать, что они неточны, тѣмъ болѣе, что въ такихъ случаяхъ опредѣляются и предѣлы приближеній, т. е. предѣлы точности выводовъ.

Но ничего подобнаго не существуетъ въ приближеніяхъ отчетовъ коммерческихъ предпріятій. Тутъ употребляются черезчуръ грубые пріемы сравнительно съ пріемами, практикуемыми въ прикладной математикѣ. Тѣмъ не менѣе эти пріемы, если ихъ примѣнять тщательно и систематически, могутъ дать довольно приблизительные результаты, и если затѣмъ имѣются выводы за продолжительное время, то, посредствомъ извѣстныхъ математическихъ пріемовъ, возможно еще болѣе приблизиться къ истинной средней годовой стоимости эксплоатаціи предпріятія. Но, къ сожалѣнію, отчеты, въ особенности русскихъ желѣзныхъ дорогъ, не удовлетворяютъ указаннымъ требованіямъ, по отсутствію въ нихъ опредѣленной системы вообще, и въ частности—системы разложенія расходовъ, представляющихъ продолжительныя услуги. Въ послѣднемъ отношеніи существуетъ полная неопредѣленность дѣйствій. Въ желѣзно-дорожной промышленности предметы, представляющіе продолжительныя услуги, можно подраздѣлить на инвентарь и сооруженія. Что касается инвентаря, то, во-первыхъ, одна дорога причисляетъ одинъ какой-либо предметъ (напримѣръ, флагъ) къ инвентарю, а другая къ матеріаламъ. Нѣтъ вполнѣ опредѣленнаго правила о томъ, какіе предметы считать инвента-

ремъ. Во-вторыхъ, однѣ дороги сносятъ полностью въ расходъ весь инвентарь, выпущенный въ службу, другія разлагаютъ этотъ расходъ на нѣсколько лѣтъ и по различнымъ способамъ, и, наконецъ, третьи,—(что самое худшее),—нѣкоторое время держатся одной системы, а потомъ переходятъ къ другой. Что касается сооруженій, то таковыя можно подраздѣлить на ремонтъ и новыя постройки. Новыя постройки обыкновенно производятся не на доходъ отъ перевозки, а на основные капиталы, которые для этого и увеличиваются соотвѣтственно потребностямъ. При такомъ порядкѣ, расходы на новыя постройки погашаются въ теченіи многихъ лѣтъ, посредствомъ постепеннаго удѣленія изъ расходовъ эксплоатаціи текущихъ и процентовъ погашенія на капиталы, на нихъ израсходованные. Къ сожалѣнію, и въ этомъ отношеніи нѣтъ опредѣленности. Не только на различныхъ, но даже на одной и той же дорогѣ, одни и тѣ же сооруженія иногда относились на основные капиталы, а иногда на расходы эксплоатаціи. Затѣмъ, что касается ремонта, то, въ большинствѣ случаевъ, весь расходъ по этой статьѣ сносится на текущій годъ— и, только въ рѣдкихъ случаяхъ, нѣкоторыя дороги особо крупные расходы этой категоріи разлагали на нѣсколько лѣтъ, причемъ и въ отношеніи этой

раскладки не всѣ дороги держались однихъ и тѣхъ же правилъ. Между тѣмъ, на способы раскладки этихъ расходовъ заграницею обращено особое вниманіе, во избѣжаніе такихъ явленій, которыя замѣчаются въ отчетахъ русскихъ дорогъ. Какъ напримѣръ: на ремонтъ рельсовъ, въ отчетѣ одного года—показаны милліоны, а другого—десятки или сотни тысячъ. Понятно, что въ результатѣ, смотря по тому, какого порядка держится дорога относительно способовъ исчисленія расходовъ по инвентарю и сооруженіямъ, годовой итогъ расходовъ, только въ зависимости отъ этихъ обстоятельствъ, можетъ колебаться на сотни тысячъ и даже на милліоны рублей. Такъ какъ отчеты не объясняютъ, да врядъ ли и могутъ объяснить, весь принятый въ отчетномъ году порядокъ исчисленія расходовъ вообще, и въ особенности инвентаря и сооруженій, то потому самому, точный смыслъ расходныхъ статей отчета можетъ знать только администрація, его составившая, и правительственные органы, если таковые производили ревизію отчета. Но зная, такимъ образомъ, на что израсходованы деньги,—администрація дороги все-таки можетъ совершенно не знать годовой стоимости эксплоатаціи дороги, ибо для этого нужно не только держаться опредѣленной системы относитель-

но способа исчисленія расходовъ по всѣмъ статьямъ, но кромѣ того приходится съ отчетными цифрами дѣлать дополнительные разсчеты. Нужно, чтобы въ годовые итоги попадали именно тѣ суммы, которыя соотвѣтствуютъ услугамъ расходныхъ предметовъ въ теченіи даннаго года. Для этого обыкновенно прибѣгаютъ къ приближеніямъ, но, чтобы приближенія эти давали выводы сколько-нибудь соотвѣтствующіе дѣйствительности,—необходимы тщательныя документальныя изслѣдованія и умѣнье обращаться и понимать смыслъ исчисленій. Работа эта, очень сложная, всегда зависитъ во многомъ отъ личныхъ взглядовъ и опытности изслѣдователя, а иногда и невозможна даже и при правильной отчетности, если только она не предвидѣла потребныя подраздѣленія расходовъ въ первичныхъ документахъ. Такимъ образомъ, не безосновательно Курсель-Сенейль говоритъ, что въ промышленности хозяинъ предпріятія не всегда знаетъ *даже свои общіе расходы производства*. Между тѣмъ часто лица, исчисляющія расходы перевозки, руководствуются цифрами печатныхъ отчетовъ дорогъ и потому прежде всего дѣлаютъ ошибку въ томъ, что количество денегъ, истраченныхъ дорогою въ теченіи года, принимаютъ за дѣйствительную годовую стоимость эксплоатаціи

дороги и затѣмъ иногда на такихъ исчисленіяхъ желаютъ основывать тарифныя соображенія. Во всякомъ случаѣ,—при надлежащей системѣ и программѣ отчетности, посредствомъ приближеній и при тщательной работѣ, доступной лишь самой администраціи дороги, владѣющей всѣми первичными документами,—все-таки возможно болѣе или менѣе приближенно опредѣлить дѣйствительную стоимость расхода эксплоатаціи дороги въ данномъ году, какъ въ общемъ итогѣ, такъ и по отдѣльнымъ расходнымъ статьямъ. Предположимъ, что такая работа сдѣлана, и посмотримъ теперь, посредствомъ какихъ наиболѣе употребительныхъ пріемовъ, на основаніи итоговъ, выражающихъ дѣйствительную годовую стоимость эксплоатаціи дороги, опредѣляютъ стоимость перевозки пассажировъ и грузовъ.

Для такого опредѣленія нужно найти: какіе изъ годовыхъ расходовъ, или изъ ихъ частей, должны относиться къ пассажирскому движенію, а какіе къ товарному. Иначе говоря, какіе расходы, или какая часть расходовъ, вызывалась движеніемъ пассажировъ, а какая—движеніемъ грузовъ. Хотя подобныя работы дѣлались довольно часто, тѣмъ не менѣе, мы не можемъ не сказать, что всѣ онѣ ос-

нованы на довольно произвольныхъ предположеніяхъ и потому, вѣроятно, не вполнѣ соотвѣтствуютъ истинѣ. Какъ, напримѣръ, опредѣлить, какая часть расходовъ на личный составъ должна относиться на пассажирское движеніе, а какая на товарное? Положимъ, можно выдѣлить личный составъ (машинисты, кондукторы, смазчики и т. п.), который занимается спеціально при пассажирскихъ поѣздахъ, отъ того, который занимается при товарныхъ, но затѣмъ остается громадное большинство личнаго состава, работающаго, какъ для пассажирскаго, такъ и для товарнаго движенія. Найти, сколько именно труда и заботъ этотъ личный составъ употребляетъ на то и другое движеніе, невозможно. А потому и подраздѣленіе расхода личнаго состава на товарное и пассажирское движеніе можетъ основываться только на предположеніяхъ. Одинъ дѣлитъ этотъ расходъ пропорціонально пассажирскимъ и товарнымъ поѣздо-верстамъ; другой дѣлаетъ при этомъ нѣкоторую произвольную надбавку расхода на пассажирское движеніе, на томъ основаніи, что пассажирское движеніе вызываетъ болѣе заботъ и работы; третій дѣлаетъ подраздѣленіе по категоріямъ личнаго состава, употребляя все-таки для каждой категоріи болѣе или менѣе произвольный пріемъ, и т. п. Возьмемъ другой примѣръ. Какъ опредѣлить,

какая часть расхода на ремонтъ рельсъ должна падать на пассажирское, а какая на товарное движеніе? Одни подраздѣляютъ этотъ расходъ пропорціонально пассажирскимъ и товарнымъ поѣздо-верстамъ, вагоно-верстамъ или, наконецъ, пудо-верстамъ валоваго вѣса. Другіе увеличиваютъ долю расхода, падающаго на пассажирское движеніе, въ виду большей скорости таковаго, причемъ нѣкоторые дѣлаютъ это увеличеніе по одному способу, а иные по другому. Можно думать, что ремонтъ рельсъ, при одинаковой массѣ движенія, увеличивается вмѣстѣ съ дѣйствительною скоростью. На этомъ основаніи одни изслѣдователи, при подраздѣленіи расхода на ремонтъ рельсъ на пассажирское и товарное движеніе, подраздѣляютъ таковое по количеству и скорости движенія, а другіе—по количеству движенія и по квадрату скорости, т. е. пропорціонально живой силѣ. Мы, съ своей стороны, находимъ, что разсчеты, какъ по одному, такъ и по другому способу,—произвольны, ибо, хотя изнашиваніе рельсъ должно увеличиваться вмѣстѣ со скоростью движенія, но въ какомъ именно соотношеніи,—это неизвѣстно. Мы не говоримъ уже о томъ, что при подобныхъ разсчетахъ принимаются произвольныя скорости. Обыкновѣнно ихъ берутъ изъ росписаній, высчитывая среднюю ариѳметичес-

кую скорость росписанія по перегонамъ. При такомъ опредѣленіи прежде всего дѣлаютъ ошибки въ томъ, что недостаточно принимаютъ во вниманіе протяженія пробѣга при различныхъ скоростяхъ, а затѣмъ,—что самое главное,—предполагаемую скорость по росписаніямъ принимаютъ за дѣйствительную. Между тѣмъ, практикамъ отлично извѣстно, что, при скорости по росписанію въ 45 верстъ въ часъ, скорость въ пути можетъ достигать 80 верстъ, а при 20,—60 верстъ въ часъ. Слѣдовательно, врядъ-ли основательно принимать за основаніе разсчетовъ среднія скорости изъ росписаній. Мы привели только два примѣра пріемовъ, употребляемыхъ для распредѣленія годовой стоимости эксплоатаціи дороги на пассажирское и товарное движеніе, чтобы показать характеръ подобныхъ разсчетовъ; но этотъ характеръ произвольности предположеній, приблизительно, одинаковъ почти для всѣхъ расходныхъ статей отчета. Такимъ образомъ, трудно вѣрить въ особую точность результатовъ, полученныхъ отъ подобныхъ подраздѣленій общей стоимости годовыхъ расходовъ на пассажирское и товарное движеніе. Тѣмъ не менѣе, коль скоро такое подраздѣленіе сдѣлано, то, зная числа пассажиро-верстъ и пудо-верстъ чистаго груза, соотвѣтствующія данному году, черезъ простое дѣленіе

однихъ чиселъ на другія, получается средняя стоимость пассажиро-версты и пудо-версты. Но и здѣсь дѣло не обходится безъ нѣкоторыхъ приближеній, такъ какъ для полученія пудо-верстъ приходится поштучные предметы переводить въ пуды по среднему приблизительному вѣсу. Указаннымъ способомъ нѣкоторыя лица, дѣлавшія исчисленія, получали, что на русскихъ дорогахъ стоимость пудо-версты товаровъ въ среднемъ выводѣ приблизительно колеблется между $^1/_{30}$ и $^1/_{40}$ коп. Во Франціи подобными исчисленіями занимались извѣстные ученые, включая въ это число и Соважа (M. Sauvage), которые, при всемъ несовершенствѣ методовъ исчисленія, но при присущей имъ научной эрудиціи, все-таки могли избѣгнуть значительныхъ погрѣшностей. Кромѣ того, исчисленія эти производились тамъ не урывками, а систематически, за продолжительное время. Согласно этимъ исчисленіямъ, средняя стоимость перевозки тонны товара на километръ разстоянія опредѣлилась въ три сантима. Эту цифру высчиталъ и Соважъ. Въ русской валютѣ предыдущая цифра стоимости тонно-километра, переведенная на пудо-версту, будетъ по курсу al pari,—$^1/_{76}$ коп., а по текущему курсу—$^1/_{48}$ коп. Понятно, что на французскихъ дорогахъ средняя стоимость пудо-версты должна быть меньше, неже-

ли на русскихъ, уже потому, что на первыхъ—количество движенія значительно больше, нежели на вторыхъ.

Для опредѣленія средней стоимости перевозки единицы вѣса товара на единицу разстоянія существуютъ также различныя эмпирическія формулы. Такъ какъ формулы эти не могутъ обнять всѣхъ индивидуальныхъ условій эксплоатаціи дороги, то выводы ихъ довольно гадательны *). Формулы эти,

---

*) Изъ всѣхъ подобныхъ формулъ заслуживаютъ вниманія нижеслѣдующія, весьма часто примѣняемыя во Франціи и, по показаніямъ лицъ авторитетныхъ, дающія результаты, довольно близкіе къ полученнымъ по другимъ методамъ, выше указаннымъ. Формулы эти таковы:

$$D=0.85+\frac{12+8K}{\sqrt{2B}}\text{(а)}.$$

$$D=0.90+\frac{6+6K}{\sqrt{2B}}\text{(б)}.$$

$$D=1.00+\frac{16+6K}{B}\text{(в)}.$$

Гдѣ D—представляетъ расходъ съ тонно-километра въ сантимахъ; B—выручку отъ товарнаго движенія, выраженную въ единицахъ десяти тысячъ франковъ, а K—виртуальный коэффиціентъ, т. е. отношеніе виртуальной длины къ дѣйствительной длинѣ дороги. (Виртуальная длина дороги можетъ быть опредѣлена слѣдующимъ образомъ: Зная усиліе тяги, происходящее отъ подъемовъ и кривыхъ данной дороги, опредѣляютъ, какое горизонтальное удлиненіе пути соотвѣтствуетъ этому усилію. Сдѣлавъ это вычисленіе въ оба на-

конечно, содержатъ коэффиціенты, которые были опредѣлены сообразно условіямъ тѣхъ дорогъ, для которыхъ они были созданы, или къ которымъ примѣнялись. Для того, чтобы примѣнять эти формулы къ русскимъ дорогамъ, нужно прежде всего удостовѣриться, соотвѣтствуютъ-ли эти коэффиціенты условіямъ русскихъ дорогъ, каковою работою, сколько намъ извѣстно, никто не занимался.

Предположимъ, что для какой-либо дороги указаннымъ способомъ опредѣлена средняя стоимость пудо-версты товара въ опредѣленный годъ. Спрашивается, какое значеніе можетъ имѣть эта цифра для тарифныхъ соображеній? Цифра эта можетъ служить для сравненія средней стоимости перевозки пудо-версты товара съ средней выручкой съ пудо-версты въ томъ-же году. Если первая цифра будетъ ниже второй, то значитъ,—дорога по товарному движенію получила соотвѣтствующій чистый доходъ. Если выше,—то значитъ,—дорога работала въ убытокъ. Но эти указанія, въ сущности

правленія дороги и прибавляя среднюю ариѳметическую обоихъ результатовъ, такимъ образомъ полученныхъ, къ дѣйствительной длинѣ дороги, получится ея виртуальная длина). Формула (а) должна примѣняться при доходѣ на километръ между 30.000 и 150.000 франковъ; (б)—между 10.000 и 30.000 и (в)—ниже 10.000.

говоря, ничего полезнаго для регулированія тарифовъ не выражаютъ. Кромѣ того, такъ какъ почти всѣ русскія желѣзныя дороги получаютъ свой чистый доходъ отъ товарнаго движенія, ибо пассажирское движеніе, если не приноситъ убытка, то во всякомъ случаѣ не даетъ и замѣтной прибыли,—слѣдовательно, тѣ-же факты, и въ особенности убыточность товарнаго движенія, и безъ сложныхъ исчисленій, обнаружатся прямо состояніемъ кассы. Изъ непосредственнаго сравненія средней стоимости перевозки пудо-версты товара съ среднею доходностью отъ той-же пудо-версты, нельзя сдѣлать никакого заключенія о качествѣ тарифовъ желѣзной дороги. Тарифы могутъ быть хороши, т. е. совершенно правильно направлены къ извлеченію наибольшаго чистаго дохода, и при этомъ средняя стоимость перевозки можетъ быть выше средней доходности,—и обратно, при неудовлетворительно разработанныхъ тарифахъ, средняя стоимость перевозки можетъ быть ниже средней доходности. Первый случай можетъ имѣть мѣсто на дорогѣ, находящейся въ неблагопріятныхъ условіяхъ по отношенію возможности прилива къ ней грузовъ, въ количественномъ и качественномъ отношеніи, (дорога бѣдная грузами), а второй, обратно, на дорогѣ, для которой эти условія расположены благопріятно (до-

рога богатая грузами). При менѣе удовлетворительныхъ тарифахъ, на первой дорогѣ, средняя стоимость перевозки съ пудо-версты была-бы выше средней доходности съ той-же единицы, а при болѣе разумныхъ тарифахъ, на второй дорогѣ, средняя стоимость перевозки была-бы ниже средней выручки.

Средняя стоимость перевозки пудо-версты товара не можетъ служить, при тарифныхъ соображеніяхъ, *указаніемъ предѣла*, за который провозныя ставки не должны понижаться, ибо средняя стоимость перевозки пудо-версты товара не выражаетъ стоимости перевозки того или тѣхъ именно товаровъ, для которыхъ тарифъ устанавливается. Стоимость перевозки пудо-версты товара по данной дорогѣ зависитъ главнымъ образомъ: а) отъ условій удобства помѣщенія товара въ вагонѣ (его плотности), ибо, чѣмъ меньше займетъ онъ мѣста, тѣмъ менѣе онъ будетъ вызывать своимъ передвиженіемъ перевозку мертваго груза (тара вагоновъ); б) отъ разстоянія перевозки,—ибо стоимость перевозки товара слагается изъ двухъ величинъ: одной постоянной,—не зависящей отъ разстоянія пробѣга, (пріемъ, нагрузка, выгрузка и сдача товара, маневры и т. п.), и другой,—зависящей отъ этого разстоянія; слѣдовательно, первая величина будетъ тѣмъ тяжелѣе

ложиться на версту пробѣга груза, чѣмъ меньше этотъ пробѣгъ; в) отъ времени года, въ которое товаръ перевозится,—ибо вообще въ холодное время перевозка обходится дороже, нежели въ теплое; г) отъ профили (уклоны и кривыя) того именно протяженія дороги, по которому пробѣгаетъ грузъ (смотри предыдущую статью); д) отъ количества движенія на этомъ протяженіи дороги,—потому что,—при большемъ количествѣ совершенныхъ пудо-верстъ, общіе расходы производства ложатся въ меньшемъ размѣрѣ на каждую пудо-версту; е) отъ равномѣрности движенія, въ количественномъ отношеніи, на участкѣ пробѣга груза, ибо, при колебаніи движенія иногда со дня на день, приходится содержать силы и средства для совершенія движенія на этомъ участкѣ, если не по наибольшему, то во всякомъ случаѣ по движенію выше средняго; ж) отъ равномѣрности движенія по направленіямъ на томъ протяженіи дороги, по которому грузъ пробѣгаетъ,—ибо, при неодинаковомъ количествѣ движенія въ обоихъ направленіяхъ,—перевозка грузовъ въ одномъ изъ нихъ вызываетъ обратное возвращеніе порожняго подвижнаго состава въ другомъ, а стоимость перевозки этого подвижнаго состава ложится громаднымъ бременемъ на стоимость перевозки груза; и проч. и проч.

Изъ изложеннаго видно, что, смотря по условіямъ, при которыхъ совершается перевозка извѣстнаго груза, стоимость его провоза съ пудо-версты можетъ быть чрезвычайно различна, и что, слѣдовательно, средняя стоимость пудо-версты не можетъ даже приблизительно выразить дѣйствительную стоимость провоза этого груза. Этой послѣдней стоимости, или расхода на перевозку именно даннаго товара, практически не существуетъ, точно такъ, какъ не существуетъ расхода производства бумажной нитки или полосы желѣза, какъ совершенно вѣрно указываетъ Курсель-Сенейль, въ приведенной ранѣе выдержкѣ изъ его статьи.

Во всякой промышленности расходы производства, въ теоретическомъ смыслѣ, могутъ быть подраздѣлены на двѣ категоріи: на расходы общіе, не зависящіе отъ количества производства, и на расходы, зависящіе отъ этого количества. Предположимъ, что часть годовой стоимости эксплоатаціи какой-либо жел. дороги, соотвѣтствующая перевозкѣ грузовъ, подраздѣлена практически на двѣ части: на не зависящую отъ количества движенія и на зависящую отъ этого количества. Если затѣмъ эту послѣднюю часть раздѣлить на общее количество товарныхъ пудо-верстъ, то получится та часть средней стоимости пудо-версты товара въ

данномъ году, которая зависитъ отъ количества движенія.

Нѣкоторыя лица принимаютъ эту часть средней стоимости пудо-версты за низшій предѣлъ тарифныхъ ставокъ. Ранѣе нежели разсматривать, насколько этотъ предѣлъ по существу можетъ соотвѣтствовать дѣйствительности, мы должны прежде всего сказать, что указанное подраздѣленіе расходовъ на зависящіе и не зависящіе отъ количества движенія, легко представляемое воображеніемъ, на практикѣ очень трудно исполнимо. Здѣсь опять прибѣгаютъ къ приближеніямъ, которыя, по произвольности предположеній, столь-же грубы, какъ и тѣ, при помощи коихъ расходы подраздѣляются на зависящіе отъ передвиженія пассажировъ и на вызываемые передвиженіемъ товаровъ. Обратимся къ примѣрамъ. Какъ подраздѣлить расходъ личнаго состава на зависящій и не зависящій отъ движенія? Понятно, что число служащихъ, работающихъ непосредственно при поѣздахъ, (машинисты, кочегары, кондуктора и т. п.), зависитъ отъ количества движенія. Но эта зависимость все-таки не выражается прямымъ пропорціональнымъ отношеніемъ, какъ это обыкновенно принимаютъ вычислители расходовъ: каждая дорога для того, чтобы удовлетворять потребностямъ торговли и про-

мышленности, при измѣняющемся въ теченіи года количествѣ движенія, не можетъ содержать этихъ лицъ на поденномъ заработкѣ въ числѣ, постоянно соотвѣтствующемъ этому количеству, а должна, какъ-бы ни былъ малъ размѣръ движенія въ данное время года, имѣть постоянную численность этихъ служащихъ (кадръ), если не по наибольшему, то, во всякомъ случаѣ, по выше среднему размѣру движенія. Затѣмъ, какъ подраздѣлить наибольшій расходъ на остальныхъ служащихъ? Какъ найти ту формулу, которая опредѣлила бы зависимость труда и заботы начальника станціи отъ числа проходящихъ черезъ его станцію поѣздовъ? Очевидно, что для такого подраздѣленія нѣтъ никакихъ положительныхъ данныхъ, а потому подраздѣленіе это дѣлается по усмотрѣнію вычислителя. Перейдемъ къ другому примѣру. Какъ подраздѣлить расходъ на возобновленіе шпалъ: на часть, зависящую и не зависящую отъ движенія? Шпалы имѣютъ извѣстный срокъ службы, зависящій не только отъ качества самихъ шпалъ, но также и отъ качества баласта, успѣшности отвода отъ нихъ воды и проч. Въ этомъ отношеніи продолжительность службы шпалъ почти не зависитъ отъ количества движенія. Но, съ другой стороны, порча шпалъ отъ перешивки пути, а равно усилій, стремящихся на кривыхъ раз-

двигать путь, зависитъ отъ количества и скорости движенія. Такимъ образомъ, причислять весь расходъ на возобновленіе шпалъ къ расходамъ, не зависящимъ отъ движенія, врядъ ли правильно; всякое же отдѣленіе части этаго расхода на расходъ, зависящій отъ движенія, будетъ основано на предположеніи. Эти два примѣра могутъ служить для обрисовки характера произвольности продраздѣленій, на зависящія и не зависящія отъ движенія, почти всѣхъ остальныхъ расходныхъ статей.

Но предположимъ, что, указаннымъ путемъ, опредѣлена та часть средней стоимости пудоверсты товара, которая зависитъ отъ количества движенія. (Русскія дороги принимаютъ эту стоимость отъ $^1/_{75}$ до $^1/_{120}$ коп.). Почему же эта величина можетъ быть принята за низшій предѣлъ провозныхъ ставокъ? Тѣ дороги, которыя это принимаютъ, разсуждаютъ слѣдующимъ образомъ: „я желаю взять за провозъ возможно дороже, но я не могу взять больше такой-то ставки, ибо это мнѣ не дозволяютъ условія спроса. Если эта ставка не будетъ примѣняться, то грузъ, или не пойдетъ совсѣмъ, или пойдетъ въ меньшемъ количествѣ. Но такъ какъ расходы, не зависящіе отъ движенія, мнѣ все-таки прійдется производить (пойдетъ ли этотъ грузъ или нѣтъ), то вмѣсто того,

чтобы лишиться перевозки этого груза совсѣмъ, или его значительной части, мнѣ выгоднѣе его перевезти по низкому тарифу, лишь-бы онъ мнѣ далъ нѣкоторую выгоду сверхъ того, что перевозка его мнѣ будетъ непосредственно стоить". Въ томъ случаѣ, когда общіе расходы дѣйствительно неизбѣжны, или если они покрываются доходомъ отъ другихъ перевозокъ, то приведенное разсужденіе совершенно правильно, и слѣдовательно,--рѣшеніе дороги будетъ также правильно, насколько средняя стоимость пудо-версты товара, зависящая отъ количества движенія, будетъ дѣйствительно представлять непосредственный расходъ передвиженія пуда даннаго товара на версту разстоянія, за исключеніемъ общихъ, постоянныхъ расходовъ. Но, не говоря уже о томъ, что указанная средняя стоимость, выведенная посредствомъ цѣлаго ряда предположеній, ничего реальнаго представить не можетъ, скажемъ только, что сами среднія величины существуютъ лишь на бумагѣ, а не въ жизни. Въ дѣйствительности, передвиженіе каждаго пуда товара вызываетъ различный расходъ. Это разнообразіе можетъ колебаться въ весьма широкихъ предѣлахъ. Для нагляднаго уясненія этого—обратимся къ примѣрамъ. Обыкновенно движеніе на ж. дорогахъ не производится въ одинаковыхъ размѣрахъ въ обо-

ихъ направленіяхъ. Въ одномъ направленіи идетъ большее количество грузовъ, нежели въ другомъ. Но тѣмъ не менѣе, вслѣдствіе періодичности уменьшенія или увеличенія теченія грузовъ, то въ одномъ, то въ другомъ направленіи, въ нѣкоторые промежутки времени, теченіе грузовъ въ направленіи наименьшаго движенія (обратное направленіе) можетъ быть значительнѣе, нежели въ направленіи наибольшаго движенія (прямое направленіе).

Если мы будемъ имѣть въ виду грузъ, который двигается въ обратномъ направленіи въ тѣ именно сезоны, когда движеніе по прямому направленію всегда сильнѣе, нежели по обратному, то этотъ грузъ будетъ вызывать самые ничтожные расходы, ибо онъ можетъ перевозиться въ вагонахъ, которые должны возвращаться въ обратномъ направленіи порожними. Разъ идетъ обратный поѣздъ порожнихъ вагоновъ, то будетъ-ли нагруженъ грузъ въ нѣсколько изъ этихъ вагоновъ или не будетъ,— это обстоятельство, практически, почти не имѣетъ никакого вліянія на увеличеніе расходовъ. Если мы будемъ въ данномъ случаѣ говорить о грузѣ, который слѣдуетъ въ прямомъ направленіи, то этотъ грузъ будетъ вызывать значительные расходы, такъ какъ для передвиженія этого груза нужно не только передвигать вмѣстѣ съ грузомъ и тару вагона,

въ которомъ онъ помѣщается, но, кромѣ того, нужно ранѣе произвести расходъ на передвиженіе порожняго вагона до той именно станціи, на которой грузъ этотъ долженъ нагружаться. Если, наконецъ, грузъ можетъ слѣдовать и въ прямомъ и въ обратномъ направленіи, то онъ вызываетъ расходъ большій, нежели въ первомъ случаѣ, и меньшій, нежели во второмъ. Предполагая, что средняя стоимость пудо-версты, зависящая отъ количества движенія, будетъ, напримѣръ, $^1/_{100}$ коп., то въ первомъ, случаѣ эта стоимость можетъ понижаться до $^1/_{200}$ и $^1/_{300}$, а можетъ быть еще ниже,—во второмъ же случаѣ она можетъ повышаться до $^1/_{90}$ и $^1/_{80}$, а можетъ быть еще выше. Подобныхъ примѣровъ, наглядно показывающихъ, что, при различныхъ условіяхъ передвиженія груза, дѣйствительная стоимость этого передвиженія колеблется весьма сильно, можно привести множество, ибо, въ сущности говоря, движеніе каждаго груза вызываетъ различный расходъ. Слѣдовательно, средняя стоимость пудо-версты, будетъ ли она заключать въ себѣ общіе расходы или нѣтъ, не можетъ служить низшимъ предѣломъ для провозныхъ ставокъ, ибо, для нѣкоторыхъ грузовъ, эта средняя стоимость будетъ низка, а для другихъ—высока. При руководствѣ среднею стоимостью пудо-версты, какъ низшимъ тарифнымъ предѣломъ,

въ послѣднемъ случаѣ, могутъ не осуществляться такіе тарифы, которые, не нанося никакого убытка желѣзнымъ дорогамъ, могли-бы способствовать оживленію такихъ богатствъ страны, которыя еще понынѣ находятся въ парализованномъ состояніи.

По нашему глубокому убѣжденію, истинная государственная политика желѣзно-дорожныхъ тарифовъ въ Россіи должна стремиться прежде всего къ тому, чтобы каждый товаръ платилъ за перевозку такой сборъ, какой онъ можетъ платить на основаніи совокупности условій спроса и предложенія. Если затѣмъ являются производства, которыя не могутъ развиваться при существующихъ тарифахъ, то недостаточно въ такихъ случаяхъ ограничиваться ссылкою на какія-то произвольно-исчисленныя среднія стоимости провоза, а по крайней мѣрѣ необходимо болѣе логичное доказательство, что тѣ тарифы, въ которыхъ нуждается страна, убыточны для желѣзныхъ дорогъ. Мы идемъ далѣе и скажемъ, что, по нашему убѣжденію, на обязанности желѣзныхъ дорогъ лежитъ, не ожидая постороннихъ заявленій, будить спящія силы, толкать впередъ предпріимчивость и вызывать къ жизни тѣ богатства страны, которыя, до настоящаго времени, находятся въ полумертвомъ состояніи. Намъ скажутъ: „Нельзя-же отрицать, что

всякому тарифному пониженію долженъ быть предѣлъ, ниже котораго тарифъ дѣлается убыточнымъ. Если вы находите, что тѣ предѣлы, которыми руководствуются теперь русскія дороги,—нераціональны, то какими-же пріемами, по вашему мнѣнію, слѣдуетъ руководствоваться, чтобы, съ одной стороны, не работать въ убытокъ, а съ другой,—не тормозить экономическаго развитія страны"? Исходя изъ положенія, что расходовъ на передвиженіе извѣстныхъ опредѣленныхъ товаровъ практически не существуетъ, а существуетъ лишь валовой расходъ эксплоатаціи, мы находимъ, что прежде всего, элементомъ для сужденія о выгодности или невыгодности извѣстныхъ тарифовъ на дорогѣ благоустроенной, на которой всѣ расходы уже вошли въ нормальную колею, можетъ служить послѣдовательное, систематическое изученіе измѣненія общаго чистаго дохода подъ вліяніемъ дѣйствія различныхъ тарифовъ. Изучая изъ года въ годъ колебанія чистаго дохода при дѣйствіи различныхъ необходимыхъ тарифныхъ пониженій для новыхъ грузовъ и имѣя при этомъ подъ руками точную и подробную денежную и количественную статистику грузовъ, конечно возможно, съ теченіемъ времени, судить болѣе или менѣе правильно о дѣйствіи пониженныхъ провозныхъ цѣнъ на результаты

эксплоатаціи. Этотъ пріемъ общеупотребителенъ какъ въ торговлѣ, такъ и въ промышленности. При осторожномъ веденіи дѣла и постоянномъ возможно точномъ изслѣдованіи результатовъ необходимыхъ тарифныхъ пониженій,—тутъ не можетъ быть серьезнаго риска. Если бы русскія дороги, существующія уже болѣе десяти лѣтъ, занимались послѣдовательно подобными изслѣдованіями, а для этого вели бы подробно, систематически и опредѣленно отчетность по расходамъ эксплоатаціи и статистику движенія параллельно тарифнымъ измѣненіямъ, то вѣроятно онѣ уже имѣли-бы достаточно точное представленіе о вліяніи тарифныхъ пониженій для новыхъ грузовъ на результаты эксплоатаціи, т. е., на чистую доходность. Далѣе мы думаемъ, что и средняя стоимость перевозки товаровъ съ пудо-версты могла бы также служить элементомъ для сужденія о выгодности или убыточности необходимыхъ тарифныхъ пониженій, но при условіи, чтобы эта стоимость выводилась изъ расходовъ, выражающихъ дѣйствительную годовую стоимость эксплоатаціи дороги, и чтобы подраздѣленіе расходовъ на пассажирское и товарное движеніе дѣлалось систематически, съ разумѣніемъ сущности производимыхъ математическихъ операцій. Послѣдовательное сравненіе, за достаточно продолжи-

тельное время, такой средней стоимости пудо-версты съ среднею выручкою на пудо-версту, при извѣстности, изъ денежной и количественной статистики движенія грузовъ, дѣйствія сдѣланныхъ тарифныхъ пониженій на среднюю выручку, могло-бы также дать нѣкоторыя указанія о вліяніи тарифныхъ пониженій на результаты эксплоатаціи.

Указанные пріемы, требующіе опредѣленныхъ и подробныхъ отчетовъ и статистическихъ данныхъ, значительнаго труда и продолжительнаго времени, представляютъ собою методъ экспериментальный. Вмѣсто того, чтобы бояться необходимыхъ тарифныхъ пониженій, потому что эти пониженія ниже среднихъ пудо-верстныхъ стоимостей провоза, въ достаточной мѣрѣ произвольно исчисленныхъ,—мы рекомендуемъ дѣлать постепенныя пониженія для новыхъ грузовъ и затѣмъ, вооружась всѣми необходимыми цифровыми данными, слѣдить за результатами вліянія этихъ пониженій на чистую доходность; ибо, практически, только размѣръ этой доходности служитъ вѣрнымъ указаніемъ успѣшности тарифныхъ мѣропріятій. Только такимъ путемъ возможно составить себѣ ясное представленіе о выгодности или убыточности тарифныхъ пониженій для новыхъ грузовъ. При такомъ образѣ дѣйствія мы не предвидимъ серьезнаго

риска для желѣзныхъ дорогъ. Говоря вообще, мы думаемъ, что для дорогъ практически убыточны преимущественно только тѣ провозныя цѣны, которыя ниже рыночныхъ цѣнностей провоза, опредѣленныхъ спросомъ и предложеніемъ. Во всякомъ же случаѣ, дороги, вѣроятно, теряютъ больше отъ того, что по обстоятельствамъ, отъ нихъ независящимъ *), въ убытокъ государственной казнѣ и безъ разумной пользы для торговли и промышленности, не взимаютъ за нѣкоторые грузы тѣ цѣны, которыя грузы эти могли бы перенести, нежели потеряютъ отъ того, что за другіе грузы, для пользы торговли и промышленности и въ видахъ развитія богатства страны, будутъ взимать тѣ провозныя цѣны, при отсутствіи которыхъ сказанные грузы не могутъ передвигаться, хотя бы эти цѣны были очень низки. Если затѣмъ находятъ полезнымъ имѣть предѣлъ для необходимыхъ тарифныхъ пониженій, то,—согласно понятію о предѣлѣ,—таковой конечно не можетъ выразиться средней стоимостью пудо-версты, хотя-бы безъ общихъ расходовъ. Предѣломъ въ данномъ случаѣ будетъ расходъ передвиженія такого товара, который двигается при условіяхъ, вызывающихъ наименьшіе

---

*) Высшія предѣльныя тарифныя нормы.

расходы. Такой товаръ будетъ тотъ, который почти не вызываетъ никакихъ расходовъ, а именно—двигающійся въ обратномъ направленіи. Но если искать предѣла въ равномѣрномъ движеніи въ обѣ стороны, при наиболѣе благопріятныхъ условіяхъ, то въ такомъ случаѣ, по нашему мнѣнію, надлежитъ принимать во вниманіе неизбѣжные расходы, связанные съ такою перевозкою, какъ-то: расходъ на топливо, на паровозную и поѣздную прислугу, на поѣздныя и паровозныя принадлежности, на освѣщеніе, смазку и чистку подвижнаго состава и, пожалуй, незначительную долю расхода на ремонтъ рельсъ и подвижнаго состава. И въ такомъ случаѣ этотъ предѣлъ будетъ всегда ниже $^1/_{200}$ коп. съ пудо-версты *).

---

*) На Юго-Западныхъ дорогахъ въ 1881 году расходы съ поѣздо-версты были: содержаніе поѣздной прислуги 3.975 коп.; содержаніе поѣздныхъ принадлежностей 0.305 коп.; содержаніе паровозной прислуги, ревизоровъ вагоновъ, агентовъ по передачѣ вагоновъ и рабочихъ при депо—3.934 коп.; преміи, суточныя и разъѣздныя деньги тѣмъ-же лицамъ—2.854 коп.; квартирныя—0.879 к.; топливо паровозовъ—17.381 коп.; освѣщеніе паровозовъ—0.117 к.; смазка паровозовъ и товарныхъ вагоновъ—2.347 к.; чистка паровозовъ—0.405 к.; содержаніе паровозныхъ инструментовъ и принадлежностей—0.059 к.; а всего—32.256 к.; половина ремонта паровозовъ, тендеровъ и вагоновъ—13.339 к.; половина ремонта рельсъ и скрѣпленій—8.781 к. Итого—54.376 к. При составѣ поѣзда въ 30 вагоновъ полныхъ грузомъ, расходъ съ пудо-версты будетъ: $^1/_{331}$ коп.

Въ заключеніе мы позволимъ себѣ представить нѣкоторыя теоретическія соображенія, касающіяся опредѣленія изъ расходовъ эксплоатаціи такихъ величинъ, которыя, какъ намъ кажется, также могли бы служить элементами для сужденія о возможныхъ тарифныхъ пониженіяхъ.

Представимъ себѣ дорогу, находящуюся въ эксплоатаціи и дающую извѣстный чистый доходъ. Такая дорога уже имѣетъ болѣе или менѣе опредѣленное количество грузовъ, соотвѣтствующее ея экономическому положенію и дѣйствующимъ тарифамъ. Засимъ являются новые грузы, требующіе, для возможности передвиженія, тарифныхъ пониженій. Рождается вопросъ: до какихъ размѣровъ возможны эти пониженія, чтобы при этомъ дорога не понесла убытка? Вопросъ такимъ образомъ сводится не къ опредѣленію того, что стоило дорогѣ передвиженіе тѣхъ грузовъ, которые по ней постоянно двигаются, а къ опредѣленію того, сколько будетъ стоить передвиженіе новыхъ, излишнихъ грузовъ, сверхъ тѣхъ, кокорые дорога обыкновенно перевозитъ. Для разрѣшенія этого вопроса предположимъ, что дорога имѣетъ правильно и систематически составленные періодическіе (лучше всего мѣсячные) отчеты о произведенныхъ расходахъ, выражающіе возможно точ-

нѣе стоимость эксплоатаціи въ эти періоды, а равно числа пудо-верстъ груза, совершенныя дорогою въ эти періоды, отдѣльно, по прямому и обратному направленіямъ движенія. Размѣры періодическихъ расходовъ зависятъ отъ количества и характера совершеннаго въ эти періоды движенія, и отъ времени, къ которому они относятся. Напримѣръ: ремонтъ пути и сооруженій производится въ теплое время, а потому расходы на ремонтъ въ зимніе періоды будутъ меньше, нежели въ лѣтніе, при одинаковомъ количествѣ и характерѣ движенія. Кромѣ того, иногда, являются экстраординарные расходы: очистка заносовъ, пожарные убытки и т. п. Но если исключить изъ отчетовъ подобные экстраординарные расходы и сравнивать между собою по возможности однородные періоды, то послѣдовательныя разности расходовъ въ эти періоды будутъ выражать собою, болѣе или менѣе точно, увеличеніе расходовъ эксплоатаціи только въ зависимости отъ измѣненія количества и характера движенія и при этомъ только движенія товарнаго. Дѣйствительно, такъ какъ обыкновенно количество пассажирскихъ поѣздо-верстъ съ мѣсяца на мѣсяцъ не мѣняется, то расходы, вызываемые собственно пассажирскимъ движеніемъ, будутъ взаимно исключаться въ разностяхъ періодическихъ

расходовъ. Если полученныя такимъ образомъ разности расходовъ сравнивать съ соотвѣтствующими разностями совершенныхъ въ тѣ-же періоды пудоверстъ груза, прямаго и обратнаго, и дѣлать эти сравненія за продолжительное время, то конечно, этимъ путемъ, можно, въ теченіи достаточно продолжительнаго времени, составить себѣ довольно опредѣленное понятіе о томъ, какіе именно расходы вызываются увеличеніемъ движенія грузовъ. Для опредѣленія нормъ этихъ расходовъ, можно, конечно, прибѣгать къ извѣстнымъ, для подобныхъ случаевъ, математическимъ пріемамъ *).

---

*) Предположимъ, что указаннымъ способомъ опредѣлены n системъ одновременныхъ значеній трехъ перемѣнныхъ величинъ: z (разность расходовъ двухъ періодовъ), x (разность прямыхъ пудо-верстъ тѣхъ-же періодовъ), y (разность обратныхъ пудо-верстъ, соотвѣтствующихъ тѣмъ-же періодамъ). Нужно полагать, что эти перемѣнныя связаны между собою линейною зависимостью вида

$$z=ax+by+c \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (1),$$

гдѣ a, b, c—постоянные коэффиціенты расхода. Чтобы найти для этихъ постоянныхъ: a, b, c, значенія, которыя какъ можно болѣе свободны отъ неизбѣжныхъ погрѣшностей, слѣдовательно, какъ можно точнѣе выражаютъ связь между перемѣнными z, x, y,—должно опредѣлить ихъ по способу наименьшихъ квадратовъ. Этотъ способъ требуетъ, чтобы для a, b, c были избраны такія значенія, при которыхъ сумма квадратовъ погрѣшностей имѣетъ наименьшую величину (minimum).

Удобство указаннаго способа соображенія о величинѣ эксплоатаціонныхъ расходовъ для новыхъ грузовъ заключается главнымъ образомъ въ томъ, что способъ этотъ совершенно устраняетъ необходимость дѣлать разнообразныя и достаточно произвольныя предположенія при дѣленіи общихъ расходовъ на пассажирское и товарное движеніе, а равно на расходы, зависящіе и не зависящіе отъ количества движенія. Простымъ вычитаніемъ рас-

---

Пусть полученныя указаннымъ выше путемъ системы одновременныхъ значеній перемѣнныхъ z, x, y будутъ:

$$(z_1\ x_1\ y_1),\ (z_2\ x_2\ y_2)\ .\ .\ .\ .\ .\ (z_n\ x_n\ y_n).$$

Тогда въ силу зависимости (1), погрѣшности отдѣльныхъ наблюденій выразятся разностями:

$$z_1 - ax_1 - by_1 - c,$$
$$z_2 - ax_2 - by_2 - c,$$
$$.\ .\ .\ .\ .\ .\ .$$
$$z_n - ax_n - by_n - c.$$

Слѣдовательно, обозначая черезъ Q сумму квадратовъ этихъ погрѣшностей, будетъ:

$$Q = \Sigma\ (z_s - ax_s - by_s - c)\ (2),$$

гдѣ Σ есть знакъ суммированія, которое должно распространяться на всѣ значенія перемѣннаго указателя s отъ 1 до n.

Согласно сказанному, надо найти значенія величинъ a, b, c, при которыхъ количество Q имѣетъ наименьшую величину. Для этого, какъ извѣстно, должно взять производныя количества Q по a, по b и по c и каждую изъ этихъ производныхъ приравнять нулю. Такимъ образомъ получатся три уравненія, которыя можно представить въ видѣ:

$$\left.\begin{aligned} a\,\Sigma x^2 + b\,\Sigma xy - \Sigma xz + c\,\Sigma x = 0,\\ a\,\Sigma xy + b\,\Sigma y^2 - \Sigma yz + c\,\Sigma y = 0,\\ a\,\Sigma x + b\,\Sigma y - \Sigma z + cn = 0 \end{aligned}\right\} \quad .\ .\ .\ .\ .\ (2).$$

ходовъ различныхъ періодовъ—расходы, вызываемые пассажирскимъ движеніемъ, сами собою исключаются изъ разностей, служащихъ для соображеній. Затѣмъ, такъ какъ разности расходовъ соотвѣтствуютъ періодическимъ увеличеніямъ движенія, то слѣдовательно, въ эти разности не будутъ также входить общіе расходы, не зависящіе отъ количества движенія. Кромѣ того, средняя стоимость пудо-версты, какъ общая, такъ и зависящая отъ количества движенія, не одинакова при всякомъ количествѣ движенія. Она должна уменьшаться съ увеличеніемъ движенія. Если предположимъ, напримѣръ, что количество движенія на кокой-либо дорогѣ 1000 милліоновъ пудо-верстъ, и что средняя стоимость, зависящая отъ движенія съ пудо-версты, будетъ $^1/_{100}$, то при 900 милліо-

---

Всѣ входящія въ эти уравненія суммы

$$\Sigma x,\ \Sigma y,\ \Sigma z,\ \Sigma xy,\ \Sigma xz,\ \Sigma yz,\ \Sigma x^2,\ \Sigma y^2$$

могутъ быть вычислены, такъ какъ величины:

$$(z_1\ x_1\ y_1),\ (z_2\ x_2\ y_2)\ .\ .\ .\ .\ .\ (z_n\ x_n\ y_n)$$

извѣстны.

Послѣ этого вычисленія, уравненія (2) представятъ систему трехъ линейныхъ уравненій, изъ которыхъ опредѣляются вѣроятнѣйшія значенія трехъ постоянныхъ: a, b, c, входящихъ въ зависимость (1).

Зная вѣроятнѣйшія значенія a, b, c, зависимость (1) опредѣлитъ, какіе расходы $z_1, z_2 \ldots z_n$ будутъ вызываться соотвѣтствующими увеличеніями пудо-верстъ $x_1\ x_2 \ldots x_n$ и

нахъ пудо-верстъ эта средняя стоимость будетъ положимъ $^1/_{98}$, при 800 милліонахъ—$^1/_{96}$. Слѣдовательно, средняя стоимость провоза увеличенія количества пудо-верстъ, т. е. 100 милліоновъ пудо-верстъ, на которыя увеличивается движеніе, можетъ совсѣмъ не соотвѣтствовать средней стоимости общаго провоза 800 милліоновъ, или 900 милліоновъ, или 1000 милліоновъ пудо-верстъ. На практикѣ важно знать, сколько будетъ стоить провозъ новыхъ грузовъ, т. е. увеличеніе движенія—и этому вопросу совсѣмъ не отвѣчаетъ, какъ это обыкновенно предполагаютъ, средняя стоимость общаго количества движенія, производившагося на дорогѣ. Опредѣленіе расходовъ,—какъ мы это предполагаемъ,—по разностямъ,—устраняетъ также и эту неправильность.

$y_1\ y_2 \ldots y_n$. Вѣроятнѣйшее-же значеніе расхода съ пудо-версты увеличенія движенія $\frac{z}{x+y}$ будетъ средняя ариѳметическая:

$$\frac{1}{n} \Sigma \frac{z_s}{x_s+y_s}.$$

Само собою разумѣется, что если-бы зависимость $z=f(x, y)$ не могла выразиться линейнымъ уравненіемъ, то тогда предварительно пришлось-бы опредѣлить видъ этой функціи, а затѣмъ, для нахожденія вѣроятнѣйшихъ значеній постоянныхъ величинъ, примѣнить тотъ-жеметодъ наименьшихъ квадратовъ, но конечно, въ такомъ случаѣ, всѣ вычисленія значительно усложнятся.

Мы не можемъ представить цифровыхъ данныхъ, получаемыхъ указаннымъ нами способомъ, по неимѣнію въ нашемъ распоряженіи нужныхъ періодическихъ отчетовъ и статистическихъ свѣдѣній. Но нѣкоторые пробные разсчеты, нами сдѣланные, даютъ право думать, что средніе пудо-верстные расходы, вызываемые увеличеніемъ движенія,—ниже тѣхъ нормъ, которыми обыкновенно руководствуются при тарифныхъ соображеніяхъ для новыхъ грузовъ.

V. Свобода тарифовъ и государственное вмѣшательство. Контроль. Равноправность передъ тарифами.

Невозможно отрицать, что цѣны всѣхъ предметовъ и услугъ могутъ и въ дѣйствительности, при настоящемъ экономическомъ строѣ общежитія, за незначительными исключеніями, опредѣляются закономъ спроса и предложенія,—такъ какъ для отрицанія подобныхъ фактовъ нужно или закрывать глаза на окружающую насъ дѣйствительность, или же дойти до такого ученаго доктринерства, при которомъ, подобно Гегелю, отвергать существованіе всего звѣзднаго міра въ силу того только, что его діалектическій процессъ мышленія далъ мѣсто въ небесной сферѣ всего четыремъ системамъ: солнечной, лунной, планетной и кометной, и не оста-

вилъ такового для звѣздъ. Законъ спроса и предложенія столь же древенъ, какъ и самъ человѣкъ. Совершенно вѣрно говоритъ Бастіа *), что „идея цѣнности впервые появилась въ міръ тогда, когда одинъ человѣкъ сказалъ другому: сдѣлай для меня это, я сдѣлаю для тебя то-то“. Тогда впервые можно было сказать: „промѣниваемая услуга имѣетъ цѣнность“. Неправильно также дѣйствіе закона спроса и предложенія въ современномъ общежитіи уподоблять закону борьбы за существованіе. На низшихъ ступеняхъ экономическаго развитія законъ спроса и предложенія дѣйствительно выражаетъ собою экономическую борьбу. При такой стадіи развитія общества, каждый членъ онаго, совершая обмѣнъ, смотрѣлъ на контрагента обмѣна какъ на экономическаго врага, котораго, для своего блага, необходимо побороть, если не уничтожить.

При отсутствіи раздѣленія занятій, кредита и всѣхъ техническихъ изобрѣтеній, составляющихъ достояніе настоящаго столѣтія, прибыль одной стороны при обмѣнѣ достигалась неизбѣжнымъ убыткомъ для другой. Весьма понятно, что тогда одни люди смотрѣли на другихъ какъ на своихъ враговъ; каждый смотрѣлъ на прибыль однихъ какъ

---

*) „Harmonies économiques“.

на убытокъ другихъ; всякій при обмѣнѣ видѣлъ необходимость давать какъ можно меньше и получать какъ можно больше, ибо только такимъ путемъ одерживавшій побѣду получалъ чистую прибыль. Но съ развитіемъ въ обществахъ духа органичности, съ раздѣленіемъ занятій, съ установленіемъ кредита и вообще съ распространеніемъ между людьми просвѣщенія и знанія, составляющаго основной источникъ всякаго капитала, законъ спроса и предложенія, изъ закона борьбы, постепенно переходитъ въ законъ мѣновой зависимости. Невозможно серьезно утверждать, что въ настоящее время всякій, покупающій что-либо у другого, считаетъ его своимъ врагомъ. Невозможно не видѣть, что при обмѣнѣ, въ большинствѣ случаевъ, выигрываютъ обѣ мѣняющіяся стороны.

Факты окружающей насъ дѣйствительстности указываютъ, что при современномъ устройствѣ экономической жизни покупщикъ, какъ представитель спроса, желаетъ пріобрѣсть отъ продавца продуктъ или услугу съ возможно меньшими издержками, а продавецъ, какъ представитель предложенія, желаетъ высшей покупной цѣны своему продукту или своей услугѣ, но каждый изъ нихъ можетъ удовлетворить своему желанію не иначе,

какъ соотвѣтствующимъ удовлетвореніемъ желанія другаго. Эта взаимность удовлетворенія желаній достигается уменьшеніемъ издержекъ производства, сопровождающимся расширеніемъ и увеличеніемъ потребленія. Когда представитель предложенія начинаетъ понимать, что ему выгоднѣе получить за десять единицъ продуктовъ или услугъ по копѣйкѣ чистой пользы, нежели за одну единицу пять копѣекъ; когда, благодаря конкурренціи, всѣ стремятся къ улучшенію и удешевленію своихъ производствъ; когда конкурренція эта заставляетъ предложеніе употреблять всѣ усилія для расширенія потребленія, а слѣдовательно увеличенія спроса; когда, вслѣдствіе раздѣленія занятій, представители предложенія являются въ одно и тоже время представителями спроса и обратно,—то тогда законъ спроса и предложенія уже перестаетъ быть закономъ борьбы и переходитъ постепенно въ законъ мѣновой зависимости, идеалъ которой заключается въ осуществленіи такого порядка вещей, при которомъ благосостояніе каждаго обусловливалось бы благосостояніемъ всѣхъ другихъ. Какимъ же образомъ достигнуть этого идеала? Подъ вліяніемъ ученія Руссо: „все прекрасно, что исходитъ изъ рукъ Творца, все искажается въ рукахъ человѣка“, Манчестерская

школа **), творцомъ которой былъ Ад. Смитъ, проповѣдуетъ, что этотъ идеалъ достигается полнѣйшимъ устраненіемъ активной дѣятельности государства изъ области народнаго хозяйства, ибо неограниченная свобода дѣйствія закона спроса и предложенія, по ученію этой школы, вполнѣ способна осуществить наилучшій экономическій порядокъ. Школа эта имѣла громадное вліяніе на всѣ экономическія отправленія настоящаго столѣтія. Ея основанія служили аксіомами для государственныхъ людей первой половины настоящаго столѣтія и служатъ такими же аксіомами и для нѣкоторыхъ современныхъ дѣятелей. Но ходъ промышленной жизни уже въ 40-хъ годахъ вызвалъ сомнѣніе въ абсолютной истинѣ манчестерскаго ученія. Послѣдовательныя броженія между рабочими классами, выражающими свое недовольство на существующее экономическое положеніе, перешедшія изъ мѣстныхъ волненій въ „интернаціональное движеніе“, въ особенности способствовали развитію сказаннаго сомнѣнія. Во второй половинѣ настоящаго столѣтія появились новыя экономическія школы: „соціалистическая“ и „реалистическая“. Школы эти под-

---

**) Такъ названная вслѣдствіе образованія въ Манчестерѣ лиги для агитаціи въ пользу ея ученій.

вергли обстоятельной критикѣ манчестерское ученіе и нельзя не согласиться, во многихъ случаяхъ, съ основательностью этой критики. Тѣмъ не менѣе, ученія этихъ школъ, пока, гораздо богаче отрицательными, нежели положительными выводами: они отчетливо выяснили несовершенства существующихъ экономическихъ отношеній, но при этомъ достаточно неопредѣленно, а иногда и довольно мечтательно указываютъ на средства, долженствующія устранить эти недостатки. Оставляя въ сторонѣ ученія „соціалистической“ школы, которыя не могутъ имѣть практическаго отношенія къ настоящему нашему труду, нельзя не замѣтить, что шаткость выводовъ реалистической школы довольно ясно обрисовалась въ преніяхъ, происходившихъ въ началѣ 1883 года въ германскомъ Рейхстагѣ, которыя выяснили довольно рѣзкое разногласіе во мнѣніяхъ по практическимъ вопросамъ двухъ выдающихся представителей этой школы: профессоровъ Вагнера и Шмоллера. Реалистическая школа, исходя изъ этическихъ основаній, совершенно отрицаетъ возможность и правильность примѣненія закона спроса и предложенія къ труду, ибо трудъ есть товаръ особаго рода, который не можетъ подчиняться тѣмъ-же условіямъ, какими опредѣляются цѣны вещественныхъ товаровъ и услугъ. Намъ ка-

жется, что это положеніе реалистической школы неоспоримо, ни съ логической, ни съ нравственной точки зрѣнія. Трудъ, представляющій собою проявленіе рабочей силы, не можетъ быть отдѣленъ отъ человѣка. Слѣдовательно, пользованіе трудомъ— есть пользованіе личностью человѣка. Купившій что-либо на рынкѣ пріобрѣтаетъ право полнаго господства надъ купленнымъ, но понятно, что нельзя-же предоставить купившему рабочую силу полное господство надъ человѣкомъ, т. е., надъ его физическимъ, интеллектуальнымъ, моральнымъ и соціальнымъ существованіемъ. Здѣсь очевидно необходимы другіе принципы, кромѣ принципа спроса и предложенія, который, по ученію манчестерцевъ, долженъ свободно и исключительно опредѣлять цѣну рабочей силы и труда человѣка. Въ области-же вещественныхъ предметовъ и услугъ, реалистическая школа нисколько не устраняетъ дѣйствія закона спроса и предложенія, но только отрицаетъ, что этотъ законъ, представленный свободному дѣйствію, можетъ водворить на землѣ экономическій рай, и потому требуетъ, въ видахъ поддержанія дѣйствія этого закона, государственнаго вмѣшательства. Вотъ въ главныхъ чертахъ, какимъ обра-

зомъ Шмоллеръ формулеируетъ программу реалистической школы *):

„При обсужденіи нашего экомомическаго состоянія они, (профессора и ученые реалистической школы), вовсе не отрицаютъ блестящихъ, неслыханныхъ успѣховъ нашего времени въ техникѣ и производствѣ, въ торговлѣ и развитіи сношеній, но они заявляютъ также открыто о глубокихъ общественныхъ язвахъ, о возрастающемъ неравенствѣ доходовъ и имуществъ, о ложномъ промышленномъ направленіи, о недостаткѣ солидности въ отдѣльныхъ классахъ торговаго міра, о грубости и необузданности, возрастающихъ въ извѣстной части низшихъ классовъ, какъ слѣдствіе общихъ причинъ“.—„Мы выступаемъ за справедливое, твердопроведенное фабричное законодательство; мы требуемъ, чтобы свобода промышленности повсюду контролировалась путемъ гласности и тамъ, гдѣ въ послѣдней чувствуется недостатокъ, изслѣдованіе производило-бы государство и публи-

*) Рѣчь произнесенная при открытіи союза „Verein für Socialpolitik“ въ Октябрѣ 1882 года. Союзъ этотъ имѣетъ цѣлью противодѣйствовать тенденціямъ „Народно-хозяйственаго конгреса“, придерживающагося доктринъ манчестерской школы.

ковало-бы отчеты“.—„Мы требуемъ отъ государства, какъ и отъ всего общества и отъ каждаго человѣка, желающаго работать надъ задачами эпохи, чтобы они руководствовались высокимъ идеаломъ. И этотъ идеалъ не можетъ и не долженъ быть ни чѣмъ другимъ, кромѣ пріобщенія все большей и большей части нашего народа къ высшимъ благамъ культуры—образованію и достатку“.—„Они, (представители реалистической школы), смотрятъ одинаково на государство, которое, по ихъ взглядамъ, должно также далеко стоять отъ возвеличенія индивидуума по принципамъ естественнаго права, а слѣдовательно, и отъ защиты его произвола, какъ и отъ абсолютной теоріи всепоглощающей государственной власти. Помѣщая государство въ общее теченіе историческаго прогресса, они признаютъ, что его задачи должны быть, смотря по условіямъ культуры, то шире, то уже. Но никогда не считаютъ они государство, подобно манчестерской школѣ, необходимымъ зломъ, которое нужно ограничивать. Для нихъ государство есть всегда величественное нравственное учрежденіе для воспитанія человѣческаго рода“. „Они хотятъ сильной государственной власти, стоящей выше эгоистическихъ сословныхъ интересовъ, которая издава-

ла-бы законы, вела честно администрацію, поддерживала-бы слабыхъ, поднимала низшіе классы. Они видятъ въ двухсотлѣтней борьбѣ, которую побѣдоносно ведетъ прусское чиновничество за правовое равенство, за устраненіе всѣхъ привилегій и преимуществъ высшихъ классовъ, за эмансипацію и поднятіе нисшихъ классовъ, лучшее наслѣдіе нашего нѣмецкаго государственнаго строя, которому мы должны пребыть вѣрны".

Практическій центръ тяжести этой программы, осуществленію которой, конечно, нельзя не сочувствовать, очевидно заключается въ томъ, что прусское чиновничество, составляющее лучшее наслѣдіе нѣмецкаго государственнаго строя и которому потому всѣ нѣмцы должны пребывать вѣрными, — двухсотлѣтней дѣятельностью доказало, что оно съумѣетъ регулировать дѣйствія закона спроса и предложенія такъ, чтобы дѣйствіе это давало лучшіе результаты, нежели при свободѣ экономической жизни. Слѣдовательно, напримѣръ, для Турціи, которая не имѣетъ такихъ чиновниковъ, понятно, что всѣ прекрасныя желанія, выраженныя Шмоллеромъ, могутъ не только оставаться въ области мечтаній, но напротивъ, турецкое чинов-

ничество, желая регулировать свободныя проявленія экономической жизни, можетъ, пожалуй, совершенно затормозить ея теченіе. Понятно, такимъ образомъ, что экономическая школа, однимъ изъ блестящихъ представителей которой считается профессоръ Шмоллеръ, не проповѣдуетъ ничего абсолютнаго, а напротивъ, школѣ этой присвоено названіе „реалистической“ именно потому, что желали этимъ отмѣтить, что характеристическая научная ея черта заключается въ признаніи ею относительности организаціи народнаго хозяйства, которая должна сообразоваться со временемъ, мѣстомъ и всѣми соціальными условіями даннаго общества. Если сравнить экономическій организмъ извѣстнаго народа съ организмомъ человѣка, то несогласіе между манчестерской и реалистической школой можно, въ нѣкоторой степени, уподобить слѣдующему разногласію по вопросу о сохраненіи правильныхъ отправленій человѣческаго организма. Одни говорятъ: чтобы быть здоровымъ,—не обращайся къ докторамъ, а лучше предоставляй болѣзнь естественному теченію. Другіе совѣтуютъ: самое важное,—обращайся къ докторамъ, какъ только заболѣешь, чтобы было возможно захватить болѣзнь въ ея началѣ. Подобное теоретическое разногласіе примиряется практическимъ совѣтомъ: поступай

сообразно состоянію твоего организма и опытности тѣхъ докторовъ, къ которымъ ты имѣешь возможность обращаться. Такое рѣшеніе вѣроятно послѣдуетъ, какъ со стороны разумнаго манчестерца, такъ и со состороны разумнаго реалиста, если только имъ придется не излагать научныя доктрины, а самимъ примѣнять ихъ къ жизни. Впрочемъ, нужно замѣтить, что истинные представители реалистической школы, какъ это можно усмотрѣть изъ приведенныхъ выше словъ Шмоллера, въ сущности говоря, даютъ именно послѣдній совѣтъ и только нѣкоторые послѣдователи этой школы, утерявшіе смыслъ реальности, требуютъ государственнаго вмѣшательства quand-même. Нельзя не замѣтить, что эти экономисты, отождествляющіе понятіе о правительствѣ съ понятіемъ о провидѣніи, и выводящіе отсюда заключеніе, что оно всемогуще, не менѣе утописты, нежели манчестерцы, ибо, если увлеченіе послѣднихъ заключается въ томъ, что они предполагаютъ, что люди всегда механически подчиняются экономическимъ законамъ природы, ведущимъ все человѣчество къ благу, то зато первые также забываютъ о томъ, что правительство не отвлеченное существо, а состоитъ изъ перемѣняющихъ свои мѣста людей, имѣющихъ свои страсти и свои индивидуальныя особенности.

Въ предыдущихъ статьяхъ нашихъ мы изложили въ краткихъ чертахъ теорію желѣзнодорожныхъ тарифовъ, основанную на свободномъ дѣйствіи закона спроса и предложенія, какъ на единственномъ не фантастическомъ, а реальномъ основаніи, нормирующемъ экономическія отношенія въ современномъ общежитіи. Но мы съ самаго начала оговорились, что, излагая теорію, основанную на свободѣ тарифовъ, мы этимъ нисколько не проповѣдуемъ принципъ libre-aller манчестерской школы. Напротивъ того, мы признаемъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ необходимость государственнаго вмѣшательства, но не съ цѣлью созданія произвольныхъ основаній для опредѣленія провозныхъ цѣнъ, основаній, не вытекающихъ, ни изъ научныхъ доктринъ, ни изъ указаній опыта, но лишь съ цѣлью ограниченія сферы дѣйствія закона спроса и предложенія тогда, когда это явственно вызывается государственными потребностями и необходимостью защиты интересовъ слабыхъ. Требованія истинныхъ представителей современной экономической науки не идутъ далѣе этого предѣла. Лица эти признаютъ, что законъ спроса и предложенія не всегда устанавливаетъ справедливыя отношенія между мѣняющимися сторонами, но точно также не отрицаютъ и того, что иногда регулированіе этихъ отношеній

правительственнымъ вмѣшательствомъ можетъ еще ухудшить положеніе вещей. Сенаторъ Krantz, спеціалистъ желѣзнодорожнаго дѣла, защищавшій во французскомъ сенатѣ принципъ правительственнаго вмѣшательства въ желѣзнодорожные тарифы, тѣмъ не менѣе даетъ такой совѣтъ: „Нужно побольше изслѣдовать, почаще разспрашивать и вмѣшиваться возможно меньше. Таково,—мнѣ кажется,—должно быть правило, которое я резюмирую двумя словами: бдительность и умѣренность“.

Теперь мы займемся разсмотрѣніемъ тѣхъ границъ, въ которыхъ нынѣ проявляется въ Россіи государственное вмѣшательство въ желѣзнодорожные тарифы и выскажемъ наши соображенія, въ какихъ случаяхъ, въ видахъ государственной пользы, эти границы должны быть съужены или расширены.

Контроль. Настаивая на томъ, что въ самой природѣ вещей существуетъ законъ, опредѣляющій цѣну всѣхъ предметовъ и услугъ, и что законъ этотъ, дѣйствуя въ области желѣзнодорожной промышленности, примиряетъ интересы желѣзныхъ дорогъ и пользующихся ихъ услугами, мы тѣмъ не менѣе нисколько не уподобляемъ этотъ экономическій законъ законамъ физическимъ, исключающимъ всякое проявленіе свободы личности. Мы утверждаемъ, что администрація дороги, преслѣ-

дующая интересы дороги, какъ промышленнаго предпріятія, т. е., разумно стремящаяся къ достиженію возможно большаго чистаго дохода, достигаетъ этого результата такими тарифами, которые, покрайней мѣрѣ въ громадномъ большинствѣ случаевъ, удовлетворяютъ потребностямъ торговли и промышленности;—но мы, конечно, не отрицаемъ возможности такихъ единичныхъ случаевъ, когда администрація, или отдѣльные ея члены, могутъ предпочитать свои личные интересы интересамъ ввѣреннаго имъ дѣла, а слѣдовательно и интересамъ лицъ, пользующихся услугами желѣзныхъ дорогъ. Такіе случаи могутъ имѣть мѣсто не только при эксплоатаціи дороги частными обществами, но, едва-ли еще не въ большей степени,—при казенной эксплоатаціи, когда управители дѣломъ несутъ меньшую отвѣтственность за его результаты и большею частью получаютъ несоотвѣтствующее размѣрамъ дѣла матеріальное вознагражденіе.

„Реформаторы, говоритъ Эмиль де Лавеле въ своемъ прекрасномъ сочиненіи Современный соціализмъ *), не должны никогда забывать той существенной истинны, что двигателемъ производства всегда была и будетъ отвѣтственность и

*) Ст. 108, переводъ М. А. Антоновича 1882 года.

личный интересъ. Самоотверженіе имѣетъ мѣсто въ жизни и оно велико. Благотворительность, долгъ, любовь къ родинѣ имѣютъ своихъ героевъ и мучениковъ; но въ мастерской и въ сферѣ матеріальныхъ интересовъ эти добродѣтели скоро ослабѣваютъ, если ихъ эксплоатируетъ лѣность и эгоизмъ".

„Въ анонимныхъ акціонерныхъ компаніяхъ личный интересъ слабъ; но директора получаютъ большое содержаніе и обыкновенно они участвуютъ въ прибыляхъ; ихъ можно смѣнять, если они дурные администраторы, а слѣдовательно—имъ выгодно хорошо дѣйствовать. Кромѣ того, выбираютъ людей болѣе способныхъ и такимъ образомъ большая ихъ опытность восполняетъ меньшее дѣйствіе личнаго интереса".

Въ настоящее время контроль правительства надъ тарифами частныхъ ж. дорогъ въ Россіи осуществляется слѣдующимъ образомъ: всѣ тарифы препровождаются въ инспекціи желѣзныхъ дорогъ, затѣмъ, такъ какъ тарифы всегда утверждаются правленіями желѣзныхъ дорогъ,—то слѣдовательно въ тѣхъ правленіяхъ, гдѣ имѣются члены отъ правительства, таковые имѣютъ возможность пріостановить введеніе въ дѣйствіе всякаго тарифа, не соотвѣтствующаго, по ихъ мнѣнію, общимъ интересамъ дѣла; кромѣ того, согласно Высочайшему повелѣнію отъ 9 октября 1881 года, всѣ тарифы

и предположенія о ихъ измѣненій должны быть своевременно представляемы Министерству Путей Сообщенія, Министерству Финансовъ и Государственному Контролю. На практикѣ мы могли-бы указать случаи, когда Правительство или его органы заставляли отмѣнять тарифы или правила ихъ примѣненія, кои, по мнѣнію Правительства, не соотвѣтствовали интересамъ общаго дѣла. Точно также мы могли бы указать немало случаевъ, когда нѣкоторыя тарифныя предположенія не осуществлялись вслѣдствіе протеста правительственныхъ членовъ Правленій. Такимъ образомъ, только полнымъ незнаніемъ дѣла или же желаніемъ вводить общество въ заблужденіе можно объяснить часто повторяющіяся въ прессѣ заявленія, будто бы тарифы русскихъ частныхъ дорогъ находятся внѣ всякаго контроля со стороны правительства. Можетъ быть, надлежитъ улучшить этотъ контроль. Это вопросъ другой. Несомнѣнно, что всякія человѣческія учрежденія, чтобы удовлетворять потребностямъ времени, должны постепенно развиваться и примѣняться къ этимъ потребностямъ. Но, во всякомъ случаѣ, мы не только не думаемъ, что контроль правительства надъ тарифами менѣе совершененъ, нежели контроль надъ другими отраслями народнаго хозяйства, но напротивъ увѣрены,

что многія болѣе важныя отрасли этого хозяйства гораздо настоятельнѣе требуютъ усовершенствованій въ способѣ и объемѣ правительственнаго контроля. Не выходя изъ сферы жел. дорожнаго дѣла, укажемъ на расходы гарантированныхъ правительствомъ и казенныхъ жел. дорогъ и въ особенности на расходы по сооруженію новыхъ желѣзныхъ дорогъ. Этотъ послѣдній вопросъ имѣетъ особое значеніе у насъ въ Россіи, такъ какъ наша сѣть еще далеко не окончена. Затѣмъ, мы совершенно раздѣляемъ мнѣніе профессора Шмоллера, что свобода промышленности должна контролироваться путемъ гласности и въ такомъ контролѣ мы видимъ наибольшія гарантіи противъ возможныхъ злоупотребленій. Мы думаемъ, что какія бы формы ни придавать мертвому бюрократическому контролю, онъ никогда не будетъ соотвѣтствовать тарифному дѣлу, *требующему* обширнаго знакомства съ условіями промышленности, торговлею и съ громадною совокупностью мѣстныхъ экономическихъ условій такой громадной страны, какова Россія. Если нынѣ встрѣчаются контрольныя недоразумѣнія по вопросу, съ какой стороны заряжаются пушки, то какія же недоразумѣнія могутъ встрѣтиться, напримѣръ, по поводу тарифа на фуксинъ, бабла, кампешъ, колкотаръ, куркума, мас-

сикоть и подобные товары на какой-либо Оренбургской или Закавказской ж. дорогѣ? Но для осуществленія общественнаго контроля, само собою разумѣется, прежде всего является необходимость, чтобы тарифы были легко доступны тѣмъ лицамъ, которыя желаютъ ими заниматься. Къ сожалѣнію нужно сознаться, что это условіе нынѣ выполняется неудовлетворительно и казенными дорогами далеко не лучше, нежели частными. Нерѣдко добыть какой-либо тарифъ очень трудно, даже лицамъ, служащимъ на желѣзныхъ дорогахъ. Тарифы перепечатываются у насъ очень рѣдко, а между тѣмъ постоянно дополняются и видоизмѣняются, безъ надлежащей системы; такъ что, купивъ какой-либо тарифъ, никакъ нельзя знать, какія данныя въ немъ имѣютъ силу, а какія уже измѣнены или дополнены. Объявленія о новыхъ тарифахъ дѣлаются въ различныхъ газетахъ, такъ что, выписавъ не только одну, но нѣсколько газетъ,—все-таки лицо, слѣдящее по этимъ газетамъ за новыми тарифами, далеко не будетъ знать о всѣхъ новыхъ тарифахъ. Не подлежитъ никакому сомнѣнію, что такому положенію вещей долженъ быть положенъ конецъ. Правительство нѣсколько разъ дѣлало попытки урегулировать этотъ вопросъ, но попытки эти не увѣнчались успѣхомъ. Дѣло въ томъ, что—

хотя вопросъ этотъ касается формы, а не существа,—тѣмъ не менѣе онъ очень сложенъ и потому мѣры, рекомендованныя правительствомъ, оказались на практикѣ неудобоисполнимыми. Между тѣмъ удовлетворительное разрѣшеніе вопроса объ публикованіи и изданіи тарифовъ весьма важно для самихъ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ, при настоящемъ положеніи дѣла, большинство печатныхъ сужденій о тарифахъ желѣзныхъ дорогъ основывается на предположеніяхъ, а не на фактахъ. Въ послѣдніе годы мы читали много сужденій о тарифахъ и совѣтовъ, какъ ихъ улучшить, но почти не встрѣтили ни одной книги, ни одной статьи, (кромѣ тѣхъ, которыя писались лицами, стоящими непосредственно у дѣла), въ которой фактическая часть, если только къ ней считается полезнымъ прибѣгать, не содержала въ себѣ ошибокъ. И ж. дороги не всегда могутъ сказать этимъ лицамъ: „Вы судите о тарифахъ, не зная ихъ, вы сообщаете публикѣ невѣрныя свѣдѣнія.“ Ибо на это можетъ послѣдовать отвѣтъ: „дайте намъ возможность узнать ваши тарифы и устраните основаніе сомнѣваться въ томъ, что вы желаете чтобы ваши тарифы были необщеизвѣстны“. По нашему убѣжденію, для разрѣшенія этого вопроса есть одинъ вѣрный путь, испытанный французскими дорогами.

Необходимо, чтобы дороги всѣ сообща или, въ крайнемъ случаѣ, подраздѣлившись на двѣ или на три групы, издавали бы систематическіе сборники тарифовъ, на подобіе общеизвѣстнаго французскаго сборника Chaix. Только тѣ тарифы должны признаваться дѣйствующими, которые помѣщены въ этихъ сборникахъ или послѣдовательныхъ приложеніяхъ къ нимъ. Затѣмъ, для устраненія многочисленности приложеній, сборники, какъ это дѣлается съ Chaix, должны перепечатываться разъ или два раза въ годъ. Конечно, съ перваго раза сборники эти выйдутъ весьма объемистыми и можетъ быть недостаточно систематическими. Но впослѣдствіи самая картина, которую представитъ каждый такой сборникъ, укажетъ на возможныя сокращенія, упрощенія и болѣе практическое расположеніе печатнаго матеріала. Такимъ образомъ подобные сборники послужатъ къ постепенному улучшенію тарифнаго дѣла съ внѣшней, форменной, его стороны.

Тарифы, согласно нынѣ дѣйствующимъ распоряженіямъ правительства, должны печататься до ихъ введенія въ дѣйствіе, а тѣ ихъ нихъ, которые повышаютъ провозную плату, по возможности заблаговременно, (не позже какъ за мѣсяцъ). Исклю-

ченія изъ этого правила, по нашему мнѣнію, должны допускаться въ особо уважительныхъ случаяхъ; напримѣръ, при внезапномъ измѣненіи конкуррирующихъ тарифовъ заграничныхъ дорогъ или водяныхъ сообщеній. Нѣкоторыя лица думаютъ, что о всякомъ измѣненіи тарифа необходимо публиковать за нѣсколько мѣсяцевъ до осуществленія этого измѣненія и въ подтвержденіе своего мнѣнія приводятъ соображеніе, будто всякое измѣненіе тарифа разстраиваетъ всѣ предварительные разсчеты торговли и промышленности, основанные на ранѣе дѣйствующихъ тарифахъ. Мнѣніе это не имѣетъ никакого основанія относительно пониженія тарифовъ, ибо, при пониженіи тарифа, прибыль отправителя увеличивается. При пониженіи тарифа могутъ только не осуществиться разсчеты конкуррентовъ, которые основывали свою операцію на стоимости провоза конкуррирующаго товара. Но намъ кажется, что можно очень далеко зайти, если распространить протекціонизмъ не только на потребителей и перевозчиковъ, но еще и на конкуррентовъ этихъ перевозчиковъ, которые къ данному тарифу не имѣютъ никакого непосредственнаго отношенія. Но главная причина, въ силу которой мы не придаемъ особаго значенія продолжительности срока отъ публикаціи до введенія та-

рифа въ дѣйствіе, даже при повышеніи тарифовъ, заключается въ томъ, что въ дѣйствительности, на практикѣ, многія коммерческія сдѣлки дѣлаются безъ соображеній съ дѣйствующими ж. дорожными тарифами. Лица, увѣряющія, что всякое повышеніе или пониженіе желѣзнодорожнаго тарифа разстраиваетъ разсчеты торговли и промышленности,—или возводятъ единичные исключительные случаи въ общее правило, или недостаточно знакомы съ дѣйствительностью коммерческой жизни. При современныхъ условіяхъ торговли, колебанія рыночныхъ цѣнностей въ зависимости отъ стоянія курса, урожаевъ, конкурренціи, политическихъ событій, то есть, отъ причинъ, не зависящихъ отъ ж. дорожныхъ тарифовъ, столь велики, что то или другое измѣненіе этихъ тарифовъ, почти всегда незначительное,—оказываетъ, въ большинствѣ случаевъ, на колебаніе рыночныхъ цѣнностей товаровъ, сравнительно съ вышеперечисленными причинами, весьма слабое вліяніе. При соображеніяхъ о куплях и продажахъ, торговцы почти всегда принимаютъ въ основаніе разсчетовъ прибыль и рискъ значительно большія, нежели возможныя тарифныя колебанія, ибо прибыль и рискъ этотъ должны отвѣчать гораздо болѣе существеннымъ обстоятельствамъ, могущимъ повліять на конечные результаты сдѣлокъ.

Мы признаемъ, что тарифы, вообще говоря, должны публиковаться ранѣе ихъ введенія, что тарифы съ повышеніемъ должны публиковаться не позже какъ за мѣсячный срокъ до ихъ приведенія въ дѣйствіе, и думаемъ, что дальнѣйшее стѣсненіе желѣзныхъ дорогъ въ этомъ отношеніи было бы излишнею льготою въ пользу торговцевъ, льготою часто фиктивною и во всякомъ случаѣ такою, которою потребители почти никогда не воспользуются, ибо они всегда платятъ за товары не сообразно тѣмъ или другимъ желѣзнодорожнымъ тарифамъ, а по совокупности всѣхъ условій спроса и предложенія.

Итакъ мы думаетъ, что самый существенный шагъ въ области контроля надъ тарифами долженъ заключаться въ приданіи тарифамъ общеизвѣстности и доступности, и полагаемъ, что правительственное понужденіе въ этомъ смыслѣ оправдывалось бы современнымъ положеніемъ тарифнаго дѣла и общими интересами всѣхъ причастныхъ сторонъ.

Равноправность передъ тарифами. Въ одной изъ предъидущихъ статей мы указали на соотвѣтствіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ — торговымъ прейскурантамъ. Цѣны торговыхъ прейскурантовъ, хотя часто и примѣняются въ точности согласно объявленію, тѣмъ не менѣе онѣ не обя-

зательны для торговыхъ фирмъ, ихъ объявившихъ. Торговецъ или торговая фирма имѣютъ полное право дѣлать отступленія отъ своихъ прейскурантовъ, если они находятъ это для себя выгоднымъ. Согласно дѣйствующимъ въ Россіи распоряженіямъ правительства, объявленныя въ ж. дорожныхъ тарифахъ цѣны и условія ихъ примѣненія обязательны для желѣзныхъ дорогъ. Желѣзныя дороги не имѣютъ права дѣлать, для кого бы то ни было, исключенія изъ объявленныхъ цѣнъ и примѣнять другія цѣны и условія, кромѣ объявленныхъ. Въ этомъ заключается существенная разница между прейскурантами и желѣзнодорожными тарифами. При существованіи однихъ этихъ распоряженій, которыя, какъ намъ извѣстно, примѣняются на русскихъ дорогахъ довольно строго, намъ кажется, никакъ нельзя сказать, чтобы правительство не регулировало, въ предѣлахъ разумной потребности, свободнаго дѣйствія конкурренціи въ области желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Мы безусловно раздѣляемъ мнѣніе о необходимости, въ данномъ случаѣ, такого регулированія. Несомнѣнно, что желѣзныя дороги призваны прежде всего служить для общаго блага, а для осуществленія этого безуслов-

но необходимо стремиться къ установленію полнаго равенства всѣхъ и каждаго передъ желѣзнодорожными тарифами. Указанныя распоряженія правительства устанавливаютъ это равенство; они говорятъ: однѣ и тѣ-же объявленныя цѣны должны примѣняться, при одинаковыхъ условіяхъ, для всѣхъ безъ исключенія. Мы находимъ даже, что въ этомъ отношеніи можно было-бы сдѣлать еще шагъ впередъ и сказать: однѣ и тѣже объявленныя цѣны должны примѣняться для всѣхъ безъ исключенія, при одинаковыхъ условіяхъ, фактически доступныхъ для большинства отправителей. Иначе говоря, мы бы желали видѣть дѣйствіе повагонныхъ тарифовъ только для товаровъ, которые, по условіямъ торговли, перевозятся или,—безъ затрудненія для дѣйствительныхъ отправителей, а не коммиссіонеровъ,—могутъ перевозиться повагонно. Кромѣ того къ нынѣ дѣйствующимъ условіямъ примѣненія рефакціонныхъ тарифовъ слѣдовало бы прибавить, какъ это мы указали ранѣе, условіе дѣйствія такихъ тарифовъ не долѣе, какъ на годъ времени. Только при этихъ ограниченіяхъ объявленные тарифы будутъ фактически доступны, приодинаковыхъ условіяхъ, для всѣхъ и каждаго. Если, напримѣръ, одинъ отправитель заплатитъ за перевозку пуда товара дан-

наго наименованія, отъ А до Б,—Х рублей, то и другой отправитель, при одинаксвыхъ условіяхъ, т. е. за пудъ того-же наименованія товара, отъ той-же станціи А до той-же станціи В, заплатитъ также Х рублей. Нѣкоторыя лица находятъ, что этимъ еще не удовлетоpяется равноправность отправителей и, для водворенія таковой, одни предлагаютъ, чтобы товары, при перевозкѣ на одинаковыя разстоянія, платили одну и туже плату; другіе,—чтобы товары одинаковой плотности платили одинъ и тотъ-же тарифъ, и проч. Ранѣе мы объяснили всю неосновательность этихъ гредложеній съ общей точки зрѣнія народнаго хозяйства и нетрудно видѣть, что предложенія эти, вмѣсто равноправности отправителей, водворили-бы нѣчто вполнѣ противуположное. Коренное требованіе здравой финансовой политики заключается въ томъ, чтобы всякій платилъ налогъ сообразно своей имущественной состоятельности. Перенося это правило о налогѣ на тарифъ, очевидно необходимо, чтобы всякій платилъ за перевозку даннаго товара сообразно выгодѣ, имъ получаемой отъ этой перевозки. Эта-же выгода будетъ вѣроятнѣе всего одинакова именно при перевозкѣ за одну и туже цѣну опредѣленнаго количества даннаго наименованія товара изъ одного и того-же мѣста А

до одного и того-же мѣста B и, вообще говоря, будетъ совершенно различна при перевозкѣ за одну и ту-же плату одного и того-же товара между различными мѣстностями: отъ A до B и отъ C до D, хотя-бы разстояніе A—B и C—D были равны между собою. Точно такъ эта выгода, вообще говоря, будетъ совершенно различна при перевозкахъ за одну и ту-же плату между A и B различныхъ товаровъ, хотя-бы одного и того-же удѣльнаго вѣса. Такимъ образомъ примѣненіе одной и той-же провозной цѣны для товаровъ одного и того-же наименованія между одними и тѣми-же пунктами не только удовлетворяетъ условію равноправности, но, кромѣ того, при современныхъ условіяхъ торговли и промышленности, представляетъ формулу, наиболѣе способную водворить эту равноправность. По нашему убѣжденію, стремленіе къ установленію такихъ тарифовъ, при которыхъ каждый производитель, какъ бы мало ни было его производство, по возможности пользовался-бы одинаковою выгодою съ крупными производителями, вызывается справедливостью и должно составлять предметъ особой заботливости администрацій желѣзныхъ дорогъ, какъ казенныхъ, такъ и частныхъ, еще и потому, что интересы незначительныхъ отправителей, перевозящихъ въ совокупности

громадное большинство грузовъ, равно какъ интересы потребителей, совершенно совпадаютъ съ разумною системою веденія тарифнаго дѣла. Если разсматривать различныя заявленія, поступившія, въ особенности въ послѣдніе годы, по иниціативѣ правительства, на неправильности и неудобства желѣзнодорожныхъ тарифовъ, то нельзя не замѣтить слѣдующаго явленія, которое имѣло также мѣсто въ западныхъ государствахъ и на которое было обращено вниманіе сенаторомъ Жоржемъ въ его докладѣ французскому сенату по предмету изслѣдованія жалобъ на тарифы французскихъ дорогъ. Прежде всего между этими заявленіями попадаются такія, которыя вполнѣ правильны и справедливы. Заявленія эти, впрочемъ, больше всего поступаютъ непосредственно въ администраціи дорогъ и,—по крайней мѣрѣ въ большинствѣ случаевъ,—получаютъ удовлетвореніе. Далѣе, имѣется очень мало жалобъ и заявленій со стороны потребителей и болѣе или менѣе мелкихъ производителей. Большинство-же заявленій по поводу неправильности желѣзнодорожныхъ тарифовъ исходитъ отъ представителей крупныхъ производствъ и торговли, выгоды которыхъ въ пользу потребителей и мелкихъ отправителей разстраиваются этими тарифами. Нужно сознаться, что дѣйствительно разумные та-

рифы не вполнѣ согласуются съ интересами этихъ представителей современной промышленности и торговли. Монополистъ фабрикантъ, который прежде не имѣлъ конкуррентовъ и царствовалъ въ извѣстномъ раіонѣ, теперь долженъ считаться съ продуктами другихъ фабрикантовъ, которые, благодаря разумнымъ тарифамъ, проникаютъ теперь въ раіонъ царства этого монополиста. Монополія торговыхъ домовъ нѣкоторыхъ городовъ и портовъ, державшая долгое время въ ежевыхъ рукавицахъ производителей и потребителей прилегающихъ раіоновъ, теперь, благодаря тѣмъ же тарифамъ, должна считаться съ болѣе самостоятельными условіями этихъ производителей и потребителей, ибо они теперь имѣютъ возможность воспользоваться желѣзными дорогами, ведущими въ другіе города и въ другіе порты, и т. далѣе. Отсюда вытекаетъ главное недовольство на нѣкоторые тарифы желѣзныхъ дорогъ и предложенія новыхъ принциповъ, долженствующихъ будто-бы внести улучшеніе въ тарификацію. Основнымъ принципомъ всегда ставятъ регулированіе тарифовъ по разстояніямъ, ибо понятно, что только такимъ абсурднымъ основаніемъ возможно охранить прежнія привилегіи и монополію. Тогда дѣло останется въ положеніи statu quo ante. Каждый монополистъ будетъ имѣть свой раіонъ съ

прежними данниками. Какъ на особую авторитетность такихъ предложеній обыкновенно указываютъ на то, что они-де суть результатъ обсужденія дѣла совмѣстно съ представителями торговли и промышленности. Но одного этого указанія достаточно, чтобы приблизительно знать, кто именно участвовалъ въ обсужденіи даннаго вопроса, такъ какъ большинство этихъ присяжныхъ всероссійскихъ представителей по всѣмъ таможеннымъ и инымъ тарифамъ и экономическимъ вопросамъ общеизвѣстны, даже по имени и отчеству. Характеристическая черта всѣхъ сказанныхъ предложеній заключается еще въ томъ, что они очень бѣдны мотивами. Обыкновенно можно только встрѣтить повторенія на различный ладъ, что желѣзныя дороги суть монополіи и увѣщанія, что, молъ, пора оставить политику laissez faire, laissez passer, осужденную современной экономической наукой. Дѣйствительно эта политика осуждена современной наукой. Но, чтобы быть логичными, не слѣдуетъ забывать, что именно этой-то политикѣ обязаны своимъ обогащеніемъ, какъ желѣзнодорожные предприниматели, такъ и современные печальники и совѣтчики построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ „на болѣе раціональныхъ началахъ“. Науку, на которую въ данномъ случаѣ ссылаются, не интересуетъ вопросъ о дѣлежѣ лег-

кихъ добычъ современнаго экономическаго міра между его привилегированными сынами. Ее гораздо болѣе интересуетъ вопросъ распредѣленія этихъ добычъ между тѣми, которымъ онѣ должны принадлежать. И несомнѣнно, что лишь тѣ измѣненія въ тарифахъ, которыя могутъ вести къ подобной цѣли, могутъ быть названы соотвѣтствующими современнымъ научнымъ требованіямъ.

VII. Предѣльныя тарифныя нормы.— Конкурренція между дорогами. Мы совершенно раздѣляемъ мнѣніе, что размѣръ прибыли частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ долженъ быть регулированъ государствомъ. Желѣзнодорожная промышленность, по существу своему и согласно правамъ ей даруемымъ, пользуется столь значительными привилегіями съ одной стороны, а съ другой имѣетъ такое громадное вліяніе на экономическія отправленія страны, что она не можетъ служить источникомъ неограниченнаго извлеченія барышей. Вотъ почему въ исторіи развитія желѣзнодорожнаго дѣла въ Европѣ можно прослѣдить постоянное стремленіе правительствъ ограничивать прибыль желѣзнодорожныхъ предпріятій. Съ этою цѣлью употребляли двоякого рода пріемы: непосредственные и посредственные. Въ первомъ случаѣ—прямо опредѣляли высшіе размѣры

прибыли желѣзной дороги, съ тѣмъ, чтобы излишекъ поступалъ въ государственную казну; или-же на дорогу возлагали обязательство понижать тарифы, когда прибыль достигаетъ этихъ предѣловъ. Во второмъ случаѣ—ограничивали прибыль желѣзнодорожныхъ компаній предѣльными высшими тарифными нормами, уменьшая такимъ образомъ провозные расходы лицамъ, пользующимся услугами желѣзныхъ дорогъ. Въ Россіи примѣняются оба пріема одновременно. Тѣмъ не менѣе нужно сознаться, что получаемые отъ сего результаты несовсѣмъ удачны и даже иногда вредны государственнымъ интересамъ. Что касается непосредственнаго ограниченія прибыли, то въ большинствѣ уставовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ предѣльный размѣръ чистаго дохода на акціи опредѣленъ въ 15%, для нѣкоторыхъ дорогъ въ 10% и только для Юго-Западныхъ и Закавказской дорогъ въ 8%. Почти всѣ эти дороги не только не давали такого процента своимъ акціонерамъ, но напротивъ того постоянно должали государственному казначейству, а потому, не обсуждая размѣра указанной предѣльной прибыли, достаточно сказать, что еще очень и очень долго принятое въ уставахъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ непосредственное ограниченіе прибыли будетъ номинально. Въ уставахъ же тѣхъ двухъ-

трехъ старѣйшихъ дорогъ, которыя, вслѣдствіе исключительно благопріятнаго географическаго положенія, дѣйствительно даютъ значительный дивидендъ своимъ акціонерамъ, непосредственнаго ограниченія прибыли не введено. Что касается ограниченія прибыли посредствомъ высшихъ тарифныхъ нормъ, то почти во всѣхъ уставахъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ нормы эти опредѣлены и, за немногими исключеніями, онѣ совершенно однообразны. Почти во всѣхъ уставахъ говорится, что провозныя платы не должны быть выше предѣльныхъ нормъ, значущихся въ уставѣ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ этомъ же послѣднемъ уставѣ приведенъ крайне неполный списокъ товаровъ, раздѣленный на три разряда: для перваго разряда опредѣлена норма $^1/_{12}$ коп. съ пуда и версты, для втораго $^1/_{18}$ коп., а для третьяго $^1/_{24}$ коп. Приэтомъ указано, что провозная плата, опредѣленная по этимъ нормамъ, должна понижаться при разстояніи перевозки свыше 200 верстъ—на 10%, свыше 500 верстъ—на 15% и свыше 1.000 верстъ—на 20%. Въ уставѣ одной изъ старѣйшихъ дорогъ, а именно Московско-Рязанской, опредѣлены тѣже предѣльныя тарифныя нормы, но безъ обязательства скидки по разстояніямъ и безъ обозначенія поразряднаго

списка товаровъ. Тѣже основанія приняты въ уставахъ дорогъ: Рязанско-Козловской, Ряжско-Моршанской, Московско-Ярославской и Ярославо-Вологодской. Наконецъ, встрѣчается еще нѣсколько дорогъ, (напримѣръ Московско-Курская), для которыхъ опредѣлены особыя высшія тарифныя нормы. Въ позднѣйшихъ уставахъ, въ которыхъ вездѣ ссылаются на предѣльныя тарифныя нормы устава Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, введены еще высшія тарифныя нормы для нѣкоторыхъ спеціальныхъ товаровъ, на которые, вѣроятно, было сочтено нужнымъ обратить особое вниманіе, а именно: на минеральное топливо, руду, соль и землеудобрительные туки. И такъ, можно сказать, что главнымъ и почти исключительнымъ основаніемъ для регулированія высоты тарифовъ русскихъ дорогъ служатъ до настоящаго времени предѣльныя нормы, помѣщенныя въ уставѣ Главнаго Общества Россійскихъ дорогъ, составленномъ въ пятидесятыхъ годахъ. Въ теченіи болѣе 25-ти лѣтъ не было сочтено полезнымъ ввести какія-либо существенныя измѣненія или дополненія. Вообще, вопросъ о цѣлесообразности высшихъ нормъ не обращалъ на себя достаточнаго вниманія и потому, при послѣдовательномъ составленіи уставовъ новыхъ дорогъ, въ нихъ, мож-

но сказать, по инерціи включалось то, что было написано о тарифныхъ нормахъ въ прежнихъ уставахъ. Къ этому заключенію придетъ всякій, кто возьметъ на себя трудъ просмотрѣть тарифныя положенія уставовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ *). Между тѣмъ нормы эти далеко не цѣлесообразны и служатъ одною изъ причинъ печальнаго состоянія нашего государственнаго желѣзнодорожнаго баланса. По указаніямъ нѣкоторыхъ почтенныхъ желѣзнодорожныхъ дѣятелей, принимавшихъ участіе въ дѣлахъ почти съ самаго начала постройки дорогъ, вотъ какимъ образомъ предѣльныя нормы вошли въ наше желѣзнодорожное законодательство. Въ пятидесятыхъ годахъ, когда сооруженіе почти всѣхъ главныхъ артерій русскихъ желѣзныхъ дорогъ предполагалось передать въ руки французовъ и когда для первыхъ дорогъ, ими сооружаемыхъ, (вошедшихъ въ составъ дорогъ Главнаго Общества), пришлось составлять уставъ, то естественно обратились къ заграничнымъ источникамъ, а именно къ уставамъ (cahiers de charges) французскихъ дорогъ. Въ прежнее время, въ особенности при составленіи уставовъ обращали вни-

---

*) Сводъ дѣйствующихъ уставовъ желѣзнодорожныхъ обществъ 1881 года. (Изданіе Министерства Путей Сообщенія).

маніе главнымъ образомъ на непосредственную, денежную сторону дѣла и тогдашнихъ руководителей очень мало интересовалъ вопросъ о будущихъ тарифахъ строющихся дорогъ. Нужно къ тому же замѣтить, что тогда тарифные вопросы совсѣмъ еще не были разработаны не только у насъ, но и заграницею. А потому взяли, перевели тарифныя положенія уставовъ французскихъ дорогъ, и съ нѣкоторыми измѣненіями ввели ихъ въ уставъ Главнаго Общества. Что это было сдѣлано именно такъ, въ томъ можно убѣдиться простымъ сравненіемъ тарифныхъ положеній устава Главнаго Общества съ уставами главныхъ и старѣйшихъ линій французскихъ дорогъ. А потомъ въ уставахъ новыхъ дорогъ, по тарифнымъ положеніямъ, болѣе двадцати пяти лѣтъ, только продолжали ссылаться на уставъ Главнаго Общества, какъ на готовый образецъ. Изъ этого видно, что система высшихъ тарифныхъ нормъ вошла довольно случайно въ уставы русскихъ желѣзныхъ дорогъ и что въ значеніи этой системы для нашего желѣзнодорожнаго хозяйства едвали кто-либо давалъ себѣ ясный отчетъ при составленіи уставовъ.

Эта система высшихъ нормъ практикуется почти исключительно во Франціи. Тамъ съ самаго начала постройки дорогъ во всѣ уставы желѣзнодо-

рожныхъ обществъ включалось обязательство не переходить высшія тарифныя нормы, въ нихъ обозначенныя. Обязательство это принесло Франціи соотвѣтствующую пользу. Благодаря сильному развитію промышленности, а также весьма разумному расположенію желѣзнодорожной сѣти и распредѣленію ея между обществами, главныя компаніи во Франціи, вообще говоря, выполняютъ всѣ денежныя обязательства, принятыя ими по отношенію къ государству. Онѣ исправно оплачиваютъ процентъ и погашеніе на затраченный капиталъ и кромѣ того приносятъ еще дивидендъ. Французскія желѣзныя дороги построены преимущественно на частные капиталы, такъ что въ капиталахъ главныхъ линій государство участвуетъ приблизительно только 18 процентами. Вообще финансовое положеніе главныхъ французскихъ дорогъ таково, что общества этихъ дорогъ не только живутъ на свой счетъ, не требуя жертвъ со стороны государственнаго казначейства, но напротивъ того, новыя дороги строились, и теперь строятся, при сильномъ денежномъ содѣйствіи этихъ обществъ и даже въ послѣднее время дѣло клонится къ тому, что предполагаютъ привести въ равновѣсіе государственный бюджетъ посредствомъ финансовой сдѣлки съ главными же-

лѣзнодорожными компаніями *). При такомъ положеніи вещей высшія тарифныя нормы во Франціи принесли и приносятъ ту пользу, что нѣсколько ограничиваютъ прибыль желѣзнодорожныхъ предпріятій въ пользу промышленности и торговли. Тѣмъ не менѣе многіе не довольствуются этимъ результатомъ. Повинуясь присущему человѣчеству чувству,—которое одни называютъ завистью, а другіе—справедливостью,—чувству, которое, во всякомъ случаѣ, служитъ едва ли не главнымъ стимуломъ всѣхъ стремленій къ экономическимъ преобразованіямъ настоящаго времени, многіе не могутъ смотрѣть равнодушно на чрезмѣрные, по ихъ мнѣнію, дивиденды желѣзнодорожныхъ компаній и потому стремятся заставить компаніи понизить тарифы, хотя таковые и не превышаютъ установленныхъ предѣловъ. Представителемъ этой партіи въ парламентѣ является Алленъ Тарже (бывшій министръ финансовъ министерства Гамбетты), который при всякомъ удобномъ случаѣ развиваетъ и поддерживаетъ такія комбинаціи, которыя имѣютъ въ виду заставить компаніи понизить тарифы.

---

*) Въ прошедшемъ Іюлѣ мѣсяцѣ (1883 г.) палата депутатовъ уже приняла договоры, заключенные правительствомъ въ этомъ смыслѣ съ нѣкоторыми главными желѣзнодорожными компаніями.

Такимъ образомъ очевидно, что и во Франціи высшія предѣльныя нормы не вполнѣ удовлетворяютъ даже современнымъ общественнымъ потребностямъ. Между тѣмъ срокъ дѣйствія договоровъ съ желѣзнодорожными компаніями еще далеко не истекъ, такъ что только посредствомъ выкупа желѣзныхъ дорогъ возможно уничтожить существующее положеніе дѣла. Но выкупъ требуетъ столько денежныхъ жертвъ и кромѣ того, хотя временная, эксплоатація дорогъ правительствомъ возбуждаетъ во Франціи столько опасеній, что большинство въ парламентѣ и сенатѣ предпочитаетъ настоящее положеніе вещей новому. Вотъ почему всѣ предложенія Аллень Тарже систематически проваливаются. Тѣмъ не менѣе несомнѣнно, что еслибы и во Франціи пришлось съизнова строить дороги, то правительство не прибѣгло-бы къ предѣльнымъ тарифнымъ нормамъ, а ввело-бы въ уставы болѣе существенныя гарантіи.

Результаты, достигнутые предѣльными тарифными нормами въ Россіи, нѣсколько противуположны достигнутымъ во Франціи, ибо самое финансовое положеніе русскихъ дорогъ совершенно иное. У насъ всѣ дороги построены преимущественно на средства государственнаго казначейства. Изъ всѣхъ капиталовъ, израсходованныхъ на построеніе рус-

ской сѣти желѣзныхъ дорогъ, около 89% даны или гарантированы государствомъ. Если же разсматривать денежное участіе правительства въ постройкѣ и эксплоатаціи дорогъ во всѣхъ его видахъ, то едва ли не окажется, что сумма, выражающая участіе, принятое государствомъ въ сооруженіи сѣти и въ дальнѣйшемъ пособіи желѣзнодорожнымъ обществамъ, превзойдетъ суммы всѣхъ складочныхъ капиталовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Къ 1-му Января 1880 года долгъ желѣзнодорожныхъ обществъ государственному казначейству по гарантіи акцій и облигацій былъ около 14½ милліоновъ рублей металлическихъ и 191½ милліоновъ рублей кредитныхъ. Государство приняло на себя ежегодную гарантію процентовъ и погашенія на акціи и облигаціи приблизительно на 72 милліона рублей кредитныхъ. Въ счетъ этой гарантіи было дѣйствительно отпущено на уплату процентовъ и погашенія по акціямъ и облигаціямъ, выпущеннымъ сами обществами, а также записано долгомъ за желѣзнодорожными обществами, процентовъ и погашенія по облигаціямъ, принадлежащимъ правительству:

въ 1876 году	34	милліона	руб.	кредит.
— 1877 —	38½	„	„	„
— 1878 —	36	„	„	„

— 1879 — 49 „ „ „

Указанные годы соотвѣтствуютъ времени значительной перевозки войскъ вслѣдствіе восточной войны, вызвавшей на многихъ дорогахъ усиленные расходы отъ ненормальнаго теченія дѣла. Но во всякомъ случаѣ мы не ошибемся, если опредѣлимъ ежегодную сумму расхода государственнаго казначейства по гарантіи желѣзнодорожныхъ акцій и облигацій, т. е., иначе говоря, расхода на проценты и погашеніе капиталовъ, истраченныхъ на сооруженіе желѣзнодорожной сѣти, въ 20—25 милліоновъ рублей. Сумма эта несомнѣнно весьма почтенная. Хотя она непосредственно не фигурируетъ въ государственной росписи, такъ какъ желѣзнодорожные расходы, ведутся особо, тѣмъ не менѣе, какъ ни учитывать эти расходы, но,—разъ сказанный расходъ существуетъ,—то онъ все-таки одинаковымъ бременемъ ложится на финансовыя силы страны. Напротивъ можно думать, что существующая система, такъ сказать, неявнаго учета лишь затемняетъ дѣло. Этотъ ежегодный громадный государственный расходъ едвали не служитъ одною изъ важныхъ причинъ нашего финансоваго разстройства, а слѣдовательно и тормазомъ столь необходимаго дальнѣйшаго развитія сѣти желѣзныхъ дорогъ. Между тѣмъ, не смотря на такое финансовое положеніе,

во всѣхъ уставахъ русскихъ дорогъ существуютъ высшія тарифныя нормы, которыя ограничиваютъ размѣръ валоваго, а слѣдовательно и чистаго дохода. Такъ какъ изъ всѣхъ русскихъ дорогъ весьма немногія даютъ дивиденды своимъ акціонерамъ, а напротивъ, значительное большинство дорогъ требуетъ отъ государственнаго казначейства постоянныхъ приплатъ по гарантіи акцій и облигацій,—то отсюда очевидно, что предѣльныя тарифныя нормы, ограничивая прибыль лишь двухъ-трехъ компаній, несомнѣнно увеличиваютъ приплаты, по большинству желѣзныхъ дорогъ, препятствуя повышенію тарифовъ во всѣхъ случаяхъ, когда это вполнѣ возможно и необходимо. Такимъ образомъ, если во Франціи, гдѣ дороги находятся въ удоволетворительномъ финансовомъ положеніи и построены преимущественно на частные капиталы, предѣльныя тарифныя нормы служатъ къ ограниченію прибыли акціонеровъ, то у насъ эти же нормы служатъ не только къ ограниченію возможныхъ прибылей государственной казны, но прямо источникомъ крайне непроизводительныхъ расходовъ со стороны казначейства, ибо русскія дороги построены почти исключительно на средства государства и находятся въ неудовлетворительномъ финансовомъ состояніи. Изъ публикуемыхъ дорогами данныхъ, къ сожалѣ-

нію, невозможно вывести, хотя приблизительно, на сколько могъ-бы увеличится ихъ доходъ, еслибы онѣ не были стѣснены предѣльными нормами. Но если на основаніи данныхъ, прежде представленныхъ относительно Юго-Западныхъ дорогъ, принять, что изъ всего количества грузовъ, перевозимыхъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, $^2/_3$ перевозятся по тарифамъ ниже уставныхъ и только $^1/_3$ по уставнымъ тарифамъ, и что затѣмъ, изъ этой послѣдней трети, условія спроса и предложенія дозволятъ увеличить тарифъ въ среднемъ числѣ на $1^1/_4$ копѣйки съ пуда только для $^3/_4$ этого количества, то и тогда доходность русскихъ дорогъ увеличилась-бы приблизительно на $6^1/_2$ милліоновъ руб. и значительно большая часть этой суммы несомнѣнно послужила бы къ уменьшенію ежегодныхъ приплатъ государственной казны по гарантіи акцій и облигацій. Въ дѣйствительности мы полагаемъ, что приведенная цифра окажется большей. Смѣемъ думать, что такая сумма ежегоднаго уменьшенія государственныхъ расходовъ не можетъ казаться ничтожной, въ особенности въ то время, когда усиленно занимаются изобрѣтеніемъ новыхъ налоговъ и, для поправленія нашихъ финансовъ, изыскиваютъ мѣры, подобныя сокращенію штатовъ на десятки тысячъ рублей. По нашему убѣжденію, предѣльныя

нормы при указанномъ положеніи вещей, какъ общая система, дѣйствуютъ лишь по недоразумѣнію, ибо трудно видѣть въ этой мѣрѣ нѣчто серьезно обдуманное.

Какъ это ни покажется страннымъ, но, въ сущности говоря, вслѣдствіе существованія предѣльныхъ нормъ, государственное казначейство уплачиваетъ за провозъ товаровъ около $6^1/_2$ милліоновъ рублей въ годъ, вмѣсто дѣйствительныхъ отправителей. Въ виду этого, за высшими нормами могла-бы быть признана извѣстная разумная цѣль лишь въ предположеніи, что правительство признаетъ въ принципѣ правильнымъ участіе казны, въ формѣ вспомоществованія, въ расходахъ по провозу частныхъ грузовъ и имѣетъ на это надлежащія средства. Прежде всего несомнѣнно, что мы имѣемъ гораздо болѣе насущныя потребности, нежели денежное вспомоществованіе частнымъ лицамъ по расходамъ на перевозку ихъ товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ. Такое вспомоществованіе могло-бы еще имѣть оправданіе, еслибы оно касалось неимущей массы, но дѣло въ томъ, что грузы, большею частью отправляемые и потребляемые этой массой, входятъ въ составъ $^2/_3$ общаго количества грузовъ, перевозимыхъ по русскимъ дорогамъ, вслѣдствіе условій спроса и предложенія, по

тарифамъ нижнимъ предѣльныхъ, а потому указанное вспомоществованіе относится именно къ $^{1}/_{3}$-ти товаровъ преимущественно цѣнныхъ, перевозимыхъ по предѣльнымъ тарифамъ. Въ этихъ грузахъ неимущая масса имѣетъ очень мало интереса. Въ результатѣ выходитъ, что неимущій классъ, на которомъ лежитъ почти вся тяжесть государственнаго бюджета, расходуетъ часть своего труда на денежное вспомоществованіе болѣе имущему классу, и преимущественно торговцамъ, по перевозкѣ ими отправляемыхъ или потребляемыхъ товаровъ.

По нашему убѣжденію, желѣзнодорожная промышленность, какъ и всякая другая, должна прежде всего стремиться жить самостоятельною жизнью. Мы понимаемъ мотивы ограниченія прибыли акціонеровъ этого рода промышленности, точно такъ же, какъ понимаемъ необходимость денежнаго вспомоществованія изъ государственной казны тѣмъ дорогамъ, которыя построены въ видахъ государственной потребности и не могутъ сводить концы съ концами. Но мы думаемъ, что очень трудно понять, почему именно неимущая масса народа, которая большею частію не имѣетъ непосредственнаго отношенія къ желѣзнымъ дорогамъ, должна приплачивать за провозъ нѣкоторыхъ грузовъ главнымъ образомъ имущихъ лицъ? Неужели потому

только, что съ этихъ послѣднихъ провозная плата взыскивается не по условіямъ спроса и предложенія, а меньшая,—сообразно произвольно установленнымъ нормамъ, болѣе двадцати пяти лѣтъ тому назадъ взятымъ изъ уставовъ французскихъ желѣзныхъ дорогъ?

Подобная финансовая политика врядъ-ли можетъ быть названа цѣлесообразной даже въ странѣ, находящейся въ цвѣтущемъ финансовомъ положеніи. Примѣръ подобный политики встрѣчается въ исторіи бельгійскихъ желѣзныхъ дорогъ, эксплоатируемыхъ большею частью правительствомъ. Страна эта находится сравнительно въ цвѣтущемъ состояніи финансовъ, а потому она допускала, на правительственной сѣти, въ теченіи семи лѣтъ, дефицитъ по эксплоатаціи, въ среднемъ счетѣ по 5 милліоновъ франковъ въ годъ, хотя имѣла возможность устранить его повышеніемъ тарифовъ. По вступленіи въ управленіе министерствомъ новаго и нынѣ довольно извѣстнаго министра финансовъ Гро (Graux), по его иниціативѣ, были подняты тарифы для устраненія дефицита. Мѣра эта, конечно, вызвала въ парламентѣ нападки со стороны противной партіи. Тогда въ защиту предпринятой мѣры, въ Апрѣлѣ 1880 года, Гро произнесъ въ парламентѣ замѣчательную рѣчь, которая положила

конецъ этому дѣлу. Рѣчь эта была въ свое время помѣщена почти во всѣхъ иностранныхъ изданіяхъ, занимающихся желѣзнодорожнымъ дѣломъ. Мы считаемъ небезполезнымъ привести изъ нея выдержку, непосредственно касающуюся разсматриваемаго вопроса. Гро объяснялъ, что въ распоряженіи правительства имѣлось только двѣ системы дѣйствія для устраненія дефицита: или повысить тарифы, или покрывать дефицитъ налогами. На замѣчаніе одного депутата о предпочтительности второй системы, Гро продолжалъ:

„Я же, съ своей стороны, отбрасываю эту систему, считая ее пагубной“.

„Эта система представляетъ собою систему перевозки пассажировъ и товаровъ въ убытокъ! Придерживаясь ея, устанавливаютъ провозныя платы за счетъ достоянія гражданъ для того, чтобы раздавать это достояніе въ формѣ провозныхъ премій торговлѣ, промышленности, даже пассажирамъ и туристамъ! Пассажиръ перестаетъ платить то, что стоитъ его провозъ! Въ ожиданіи совершенно даровой перевозки, перевозка эта субсидирована. Для того, чтобы благопріятствовать торговлѣ и промышленности, возвращаютъ купцу и промышленнику часть стоимости его товара, доставленнаго на мѣсто

назначенія. Такая система хуже всякихъ протекціонизмовъ".

„Конечно, увеличеніе движенія и уменьшеніе тарифовъ представляютъ собою условія, благопріятныя для торговли и промышленности. Умственное и моральное движеніе страны также въ этомъ заинтересовано. Къ достиженію такихъ результатовъ нужно настойчиво стремиться; но странно ошибаются тѣ, кто воображаетъ, что такіе результаты могутъ быть достигнуты замѣною платежей за услуги—налогами".

„Еслибы подобная система была принята для перевозокъ по желѣзнымъ дорогамъ, то почему же ея не принять для перевозокъ другими способами? Для мальпостовъ, для гужевой перевозки, для желѣзно-конныхъ дорогъ, для городскихъ экипажей?"

„Впрочемъ, старъ на этотъ путь, нѣтъ основанія останавливаться на даровыхъ или субсидированныхъ перевозкахъ. Дешевая перевозка представляетъ лишь одинъ изъ факторовъ преуспѣянія торговли и промышленности. Если государство предоставляетъ по цѣнамъ ниже стоимости производства вагоны и паровозы, то на какомъ основаніи оно не будетъ предоставлять на тѣхъ же условіяхъ машины?"

„И почему останавливаться на этомъ прекрасномъ пути?"

„ Не только торговля, не только мануфактура, могутъ требовать выгоды этой экономической теоріи: эксплоатація рудниковъ, напримѣръ, производимая за цѣны ниже стоимости производства, субсидированная изъ бюджета, питаемая налогами, должна входить въ эту систему, и вотъ мы находимся въ полнѣйшемъ коллективизмѣ!“

„Лучше, милостивые государи, держаться болѣе практичныхъ и вѣрныхъ принциповъ. Примемъ за несомнѣнное правило, за необходимое слѣдствіе нашего экономическаго и финансоваго состоянія, что желѣзныя дороги, изъ своихъ доходовъ должны покрывать свои расходы: что онѣ должны сами удовлетворять своимъ потребностямъ“.

Подобный рузульзатъ былъ-бы, конечно, наилучшій. Но если, по многимъ причинамъ, у насъ покуда этого достигнуть нельзя, и казна должна ежегодно приплачивать милліоны, то мы думаемъ, что желательно, по крайней мѣрѣ, принять всѣ мѣры, чтобы возможно уменьшить эти приплаты. Для этого необходимо измѣнить систему высшихъ предѣльныхъ тарифовъ, тѣмъ болѣе, что эта систематема, въ особенности такъ, какъ она оформлена въ нашихъ уставахъ, не представляетъ существенныхъ гарантій общимъ интересамъ страны. Ранѣе мы выяснили, что, при свободномъ установленіи про-

возныхъ цѣнъ въ силу закона спроса и предложенія, желѣзныя дороги неизбѣжно должны устанавливать тарифы, въ громадномъ большинствѣ случаевъ удовлетворяющіе потребностямъ торговли и промышленности, и что поэтому въ этой области народнаго хозяйства нѣтъ безусловной необходимости въ какихъ-либо исключительныхъ мѣрахъ для защиты интересовъ публики. Если у насъ устанавливаются совершенно свободно продажныя цѣны на хлѣбъ, соль, мясо, т. е. на предметы, составляющіе насущную потребность массы, то почему именно нужны какія-либо особыя нормы для установленія цѣнъ на желѣзнодорожныя услуги, т. е. на такіе предметы, которые не имѣютъ для массы характера безусловной необходимости? Мы видѣли, что, при свободѣ дѣйствія, цѣны на желѣзнодорожныя услуги, какъ и на всякіе предметы, устанавливаются въ силу одного и того же закона спроса и предложенія и что регулирующее дѣйствіе этого закона въ области желѣзнодорожной промышленности, вообще говоря, нисколько не слабѣе, нежели во всякой другой промышленности или торговлѣ; а потому мы думаемъ, что нормированіе прибыли желѣзнодорожныхъ предпріятій должно производиться непосредственно, т. е., что уставы должны предоставлять правительству право: или требовать

пониженія тарифовъ при извѣстныхъ нормахъ прибыли, или же они должны устанавливать непосредственное дѣленіе барышей сверхъ опредѣленныхъ нормъ между желѣзнодорожными обществами и государственнымъ казначействомъ и что затѣмъ нѣтъ никакой необходимости въ опредѣленіи предѣльныхъ тарифовъ для перевозки грузовъ. При этомъ, конечно, нужно устанавливать постепенное, по опредѣленной скалѣ, возвышеніе прибыли, достающейся на долю желѣзнодорожныхъ обществъ, дабы общества эти всегда имѣли интересъ къ извлеченію наибольшаго чистаго дохода, иначе говоря, къ увеличенію валоваго дохода и уменьшенію расходовъ. Само собою разумѣется, что подобная система можетъ примѣняться только для будущихъ дорогъ, если таковыя будутъ отдаваться въ эксплоатацію частныхъ обществъ. Что же касается дорогъ уже существующихъ, то для уменьшенія непроизводительныхъ приплатъ по гарантіи, по нашему мнѣнію, слѣдовало-бы принять слѣдующія мѣры, сообразно финансовому положенію этихъ дорогъ. Относительно дорогъ казенныхъ, очевидно, что, при установленіи тарифовъ, администраціи нѣтъ никакой необходимости придерживаться какихъ-либо предѣльныхъ нормъ, кромѣ нормъ здраваго разсудка, вытекающихъ изъ яснаго пониманія и изученія зна-

ченія и движенія тѣхъ грузовъ, для которыхъ тарифы устанавливаются. Мы не можемъ себѣ объяснить причину, почему выкупленныя казенныя дороги, которыя получаютъ сравнительно очень незначительный доходъ и потому лежатъ немалою тяжестью на государственномъ бюджетѣ, до сихъ поръ считаютъ нужнымъ придерживаться предѣльныхъ нормъ. Вѣроятно, это дѣлается лишь въ силу традицій.

Для дорогъ, должающихъ или находящихся въ долгу у правительства, надлежало-бы уничтожить высшія нормы, но съ тѣмъ, чтобы излишній чистый доходъ, который отъ того получится, по крайней мѣрѣ въ большей своей части, пошелъ въ государственную казну. Сообразно этому слѣдуетъ ввести измѣненія и дополненія въ уставы, по соглашенію съ обществами дорогъ. Обществамъ же желѣзныхъ дорогъ, такъ сказать свободнымъ, живущимъ на свой счетъ и выдающимъ дивиденды, слѣдовало-бы предложить, если они того пожелаютъ, войти съ правительствомъ въ соглашеніе относительно измѣненія предѣльныхъ тарифныхъ нормъ съ тѣмъ, чтобы сдѣлать таковыя болѣе соотвѣтствующими существующему экономическому положенію страны.

Наконецъ, весьма важно видоизмѣненіе системы предѣльныхъ нормъ для грузовъ международ-

ныхъ сообщеній, но объ этомъ мы будемъ говорить въ послѣдствіи.

Мы сказали ранѣе, что система предѣльныхъ тарифныхъ нормъ, въ сущности говоря, весьма мало гарантируетъ интересы страны. Это происходитъ отъ того, что конечно невозможно, на десятки лѣтъ впередъ, то есть на срокъ дѣйствія концессій желѣзныхъ дорогъ, предвидѣть экономическое положеніе государства, да еще настолько детально, чтобы опредѣлить высшія тарифныя нормы для всѣхъ болѣе или менѣе важныхъ грузовъ. Вслѣдствіе этого, даже хорошо обдуманная схема высшихъ предѣльныхъ нормъ съ теченіемъ времени можетъ дѣлаться все болѣе и болѣе несостоятельною, а между тѣмъ, такъ какъ она вошла въ уставъ и потому составляетъ предметъ договора правительства съ обществомъ желѣзной дороги, то до окончанія срока концессіи или до выкуда дороги не можетъ, безъ обоюднаго согласія сторонъ, подлежатъ измѣненію.

Со времени составленія схемы Главнаго Общества прошло менѣе 30-ти лѣтъ и такъ какъ эта схема принималась почти для всѣхъ послѣдующихъ дорогъ, то значитъ, она должна имѣть силу еще десятки лѣтъ, то есть до окончанія сроковъ концессій этихъ дорогъ, если, конечно, онѣ не будутъ выкуплены. Между тѣмъ схема эта, если признать

даже самую систему предѣльныхъ тарифныхъ нормъ цѣлесообразною, оказывается уже теперь, въ большинствѣ случаевъ, не соотвѣтствующей дѣйствительности. Когда устанавливали, въ пятидесятыхъ годахъ, поразрядные нормы въ $^1/_{12}$, $^1/_{18}$ и $^1/_{24}$ коп. съ пудо-версты, сообразно предѣльнымъ нормамъ французскихъ дорогъ, тогда нашъ курсъ былъ приблизительно на 35% выше настоящаго. Слѣдовательно, если разъ было признано раціональнымъ, чтобы наши нормы находились въ извѣстномъ соотвѣтствіи съ нормами французскихъ дорогъ, то по тому самому, въ настоящее время эти нормы должны быть повышены приблизительно на столько же процентовъ, на сколько упалъ курсъ, ибо, въ противномъ случаѣ, размѣры этихъ нормъ не могутъ имѣть даже формальнаго оправданія. Почему первый разрядъ товаровъ долженъ таксироваться по $^1/_{12}$, а напримѣръ не по $^1/_8$ к.?.... Между тѣмъ, вся тяжесть сравнительнаго уменьшенія значенія размѣра нашихъ предѣльныхъ нормъ въ зависимости отъ паденія валюты, почти всецѣло ложится на казну. Далѣе мы уже говорили, что вѣроятно, для двухъ третей грузовъ, перевозимыхъ русскими дорогами, предѣльныя нормы не имѣютъ никакого значенія, такъ какъ эти грузы перевозятся по тарифамъ ниже предѣльныхъ. Затѣмъ, что касается остальной тре-

ти, то въ нее входитъ большинство грузовъ, не потребляемыхъ и не отправляемыхъ массою населенія. Слѣдовательно, предѣльными нормами субсидируются изъ податей массы населенія преимущественно состоятельные классы и купцы. Для большаго выясненія несостоятельности дѣйствующихъ предѣльныхъ нормъ, надлежало-бы разсмотрѣть ихъ во всей подробности. Мы не можемъ войти здѣсь въ такое разсмотрѣніе, а потому ограничиваемся указаніемъ на нѣсколько примѣровъ, которые тѣмъ не менѣе достаточно характеризуютъ несостоятельность уставнаго списка товаровъ съ предѣльными нормами. Сахарный песокъ, напримѣръ, внутренняго приготовленія, относится ко 2-му разряду, такъ какъ въ спискѣ оговорено, что къ 1-му разряду относится лишь сахарный песокъ иностранный. Въ пятидесятыхъ годахъ такое предѣльное пониженіе тарифа имѣло свой raison d'être, ибо тогда сахарная промышленность у насъ только начинала развиваться. Теперь эта промышленность совершенно оперилась. Сахарозаводчики, и въ особенности спекулянты, наживаютъ громадные, милліонные барыши. Амплитуда годоваго колебанія рыночныхъ цѣнъ на сахаръ иногда бываетъ болѣе 1 руб. 50 коп. съ пуда. Спрашивается, какая нынѣ имѣется надобность казнѣ субсидировать предѣль-

ными тарифами сахарозаводчиковъ и спекулянтовъ? Почему сахарный песокъ внутренняго приготовленія не можетъ перевозиться по 1-му разряду вмѣсто 2-го, что составитъ разницу въ провозной платѣ даже, на 1.000 верстъ, только въ 28½ коп. съ пуда, тогда какъ одно колебаніе цѣнъ на сахаръ отъ спекуляціи переходитъ 1 р. 50 коп.? Холстъ и полотно внутренняго приготовленія были отнесены ко 2-му раздяду. Въ то время въ Россіи предметы эти приготовлялись преимущественно кустарями и очевидно имѣлось въ виду поощрить кустарное производство грубаго холста и полотна. Съ тѣхъ поръ у насъ весьма сильно развилось фабричное производство полотна и холста,—значительно лучшаго качества и высшей цѣнности, и этотъ весьма дорогой товаръ, по формальному опредѣленію устава, долженъ таксироваться по одинаковой цѣнѣ съ дешевымъ товаромъ кустарнаго производства! Тряпье отнесено къ III разряду. Такъ какъ у насъ очень мало писчебумажныхъ фабрикъ, то оно идетъ преимущественно заграницу. Правительство, для развитія писчебумажнаго производства, установило на тряпье вывозную пошлину, между тѣмъ одновременно уставные тарифы, правительствомъ опредѣленные, поощряютъ вывозъ тряпья заграницу! и т. д.

Въ позднѣйшихъ уставахъ, какъ мы упоминали, сдѣлано лишь то дополненіе къ предѣльнымъ тарифамъ, опредѣленнымъ въ пятидесятыхъ годахъ, что установлены особые предѣльные тарифы на минеральное топливо, соль, руду и удобрительные туки. Но это нововведеніе также невполнѣ удачно. Для топлива опредѣленъ предѣльный тарифъ въ $^1/_{65}$. Тарифъ этотъ, въ большинствѣ случаевъ, весьма высокъ: уже на 650 верстъ получается провозная плата въ 10 коп., т. е. дороже стоимости самаго топлива. Такимъ образомъ, этотъ предѣльный тарифъ мало способствуетъ необходимому распространенію минеральнаго топлива. Тарифъ на соль въ $^1/_{45}$ также въ большинствѣ случаевъ высокъ. Руда у насъ почти не перевозится. Что же касается землеудобрительныхъ туковъ, то тутъ выходитъ печальное недоразумѣніе. Извѣстно, что у насъ удобреніе почвы туками, за исключеніемъ сѣверо-западной части Россіи и ЦарстваПольскаго, почти не производится. Наоборотъ на западѣ, безъ удобренія земли не ведется никакое сельское хозяйство. Вслѣдствіе этого туки вывозятся отъ насъ заграницу въ большомъ количествѣ. Уже нѣсколько лѣтъ какъ начали вывозить костяную пыль (остатки свекло-сахарнаго производства). Теперь уже вывезли всѣ запасы, прежде остававшіеся на мѣстахъ и ежегодно

вывозится почти все производство. Въ послѣднее время въ раіонѣ Днѣстра начали находить залежи фосфоритовъ и этотъ тукъ также начали вывозить заграницу все въ большемъ и большемъ количествѣ. Очевидно, что, установливая на туки пониженный предѣльный тарифъ въ $^1/_{65}$, правительство имѣло въ виду поощрить отечественное землеудобреніе, которое, впрочемъ, почти не производится. Между тѣмъ на практикѣ выходитъ, что мы субсидируемъ иностранное землеудобреніе. Низкій тарифъ способствуетъ вывозу заграницу такихъ предметовъ, которые со временемъ потребуются намъ самимъ и за которые намъ, можетъ быть, придется платить въ три-дорога.

Несмотря, какъ намъ кажется, на совершенную ясность нецѣлесообразности высшихъ нормъ провозной платы, въ текущемъ году установлены такія-же однообразныя для всѣхъ русскихъ дорогъ нормы дополнительныхъ сборовъ. Нормы эти, представляющія,—въ общемъ итогѣ,—пониженія, при буквальномъ ихъ примѣненіи, несомнѣнно еще уменьшатъ доходность русскихъ дорогъ на сотни тысячъ рублей въ убытокъ государственной казнѣ. Насколько намъ извѣстно, введеніе послѣднихъ нормъ вызвано желаніемъ удовлетворить заявленія нѣкоторыхъ отправителей, стѣснявшихся не высотою

прежнихъ нормъ, а ихъ сложностью. Но новыя нормы представляютъ собою очень мало упрощеній. Достаточно сказать, что онѣ содержатъ въ себѣ болѣе сорока статей различныхъ сборовъ, причемъ редакція значенія этихъ сборовъ иногда дастъ возможность разнообразныхъ толкованій.

Насколько существованіе высшихъ предѣльныхъ тарифныхъ нормъ случайно, можно видѣть *изъ того, что правительство*, установленіемъ извѣстнаго налога на пассажирское движеніе, сразу весьма сильно повысило опредѣленную уставомъ и примѣняемую русскими дорогами безъ пониженій предѣльную плату за провозъ пассажировъ и ихъ багажа, а равно плату за перевозку товаровъ большой скорости *).

Указанный налогъ, вслѣдствіе своего несовершенства, вызвалъ, и до сихъ поръ вызываетъ, много жалобъ. Но нельзя не *признать, что первая* попытка министерства финансовъ временъ адмирала Грейга переложить часть податной тяжести (около 8 милліоновъ рублей) съ массы народа, большею частью вовсе не пользующагося желѣзными дорога-

---

*) Налогъ этотъ составляетъ для пассажировъ I и II класса, равно для багажа и товаровъ большой скорости—25% провозной платы, а для пассажировъ III класса—15% провозной платы.

ми, на лицъ, извлекающихъ изъ желѣзнодорожныхъ услугъ непосредственную пользу, по идеѣ своей, совершенно справедлива и вполнѣ соотвѣтствуетъ современному финансовому состоянію русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Тогда же проектировался налогъ на перевозки товаровъ малой скорости, который не прошелъ въ Государственномъ Совѣтѣ. Налогъ этотъ вызывался тѣми же соображеніями, какъ и налогъ на пассажирское движеніе. Факты эти показываютъ, что желѣзнодорожный дефицитъ уже вызвалъ правительство на соотвѣтствующія дѣйствія, но къ сожалѣнію, тогда остановились на несовсѣмъ правильныхъ мѣропріятіяхъ, которыя потому и не могли осуществиться въ полномъ объемѣ. Еслибы составители проекта налога на перевозку грузовъ малой скорости сознавали ясно, что цѣны провоза грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ должны регулироваться, и въ дѣйствительности регулируются, закономъ спроса и предложенія, то тогда они остановились бы не на установленіи налога на перевозку грузовъ, а на уничтоженіи или, по крайней мѣрѣ, видоизмѣненіи высшихъ предѣльныхъ нормъ.

Послѣдняя мѣра можетъ достигнуть еще въ большей степени той же цѣли, какъ и налогъ, т. е. увеличить доходность дорогъ, не порождая всѣхъ тѣхъ стѣсненій, которыя непремѣнно вызывались

бы налогомъ и вслѣдствіе которыхъ онъ, вѣроятно, не прошелъ въ Государственномъ Совѣтѣ. Когда не будутъ существовать высшія нормы,—товаръ будетъ платить за перевозку то, что онъ можетъ заплатить, и если, слѣдовательно, выгоды отъ уничтоженія нормъ пойдутъ, по крайней мѣрѣ въ большей своей части, въ пользу государственной казны, то цѣль будетъ достигнута безъ всякаго стѣсненія торговли и промышленности. Между тѣмъ налогъ, при дѣйствіи предѣльныхъ нормъ, въ однихъ случаяхъ былъ-бы малъ, и потому грузъ платилъ-бы въ ущербъ казны менѣе того, нежели онъ могъ-бы заплатить, а въ другихъ онъ оказывался-бы высокимъ и потому заставлялъ-бы дороги возить въ убытокъ или же стѣснялъ и даже прекращалъ перевозку грузовъ.

Установить же налогъ на перевозку грузовъ, предвидящій всѣ возможныя колебанія провозныхъ цѣнъ подъ вліяніемъ спроса и предложенія, очевидно, *фактически невозможно*. По этой же причинѣ налогъ на перевозку грузовъ могъ-бы повлечь за собою значительныя усложненія при конкурренціяхъ не только русскихъ желѣзныхъ дорогъ между собою, но главнымъ образомъ съ другими перевозочными предпріятіями, какъ отечественными, такъ и иностранными. Онъ совершенно случайно

стѣснялъ-бы при соперничествахъ, то одну, то другую сторону, смотря по условіямъ перевозки груза, составляющаго предметъ конкурренціи, и часто это стѣсненіе могло-бы относиться именно до той стороны, въ которой наиболѣе заинтересованы выгоды государства. Вотъ почему налогъ на перевозку грузовъ малой скорости въ западной Европѣ и Америкѣ почти не примѣняется. Только во Франціи и Италіи налогъ этотъ имѣлъ мѣсто. Но во Франціи, вслѣдствіе болѣе благопріятнаго финансоваго состоянія дорогъ, какъ это мы видѣли ранѣе, высшія тарифныя нормы въ дѣйствительности регулируютъ прибыль желѣзныхъ дорогъ, а потому не могутъ подлежать отмѣнѣ, вслѣдствіе чего налогъ являлся единственнымъ средствомъ извлеченія въ пользу государства дохода съ перевозки грузовъ. У насъ финансовое положеніе дорогъ совершенно иное: высшія нормы служатъ источникомъ убытка государственной казны, а потому понятно, что ранѣе, нежели думать о налогѣ, естественнѣе видоизмѣнить предѣльныя тарифныя нормы.

Въ предложеніи, сдѣланномъ правительству, кажется въ 1877 году, нѣкоторыми желѣзнодорожными дѣятелями о дозволеніи гарантированнымъ желѣзнымъ дорогамъ, находящимся въ долгу у пра-

вительства, взимать провозную плату кредитными билетами, считая, будто-бы провозная плата выражена въ валютѣ металлической, видно тоже стремленіе увеличить доходность дорогъ. По поводу этого предложенія мы должны сказать тоже, что сказали и о налогѣ, а именно, что мы сочувствуемъ цѣли предложенной мѣры, но не можемъ согласиться со способомъ достиженія ея. Если провозная плата, по условіямъ спроса и предложенія, должна быть ниже предѣльной, то по существу безразлично, въ какой валютѣ она взыскивается. Если же она можетъ быть выше, а предѣльныя нормы этого не дозволяютъ, то значитъ, вопросъ заключается не въ томъ, въ какой валютѣ выражать и высчитывать тарифы, а въ томъ, что высшія нормы должны быть уничтожены или видоизмѣнены.

Такимъ образомъ, уничтоженіе или видоизмѣненіе высшихъ тарифныхъ нормъ прямѣе и цѣлесообразнѣе достигаетъ тѣхъ же результатовъ, для осуществленія коихъ предлагались косвенныя мѣры, въ родѣ налога на перевозку грузовъ малой скорости и составленія тарифовъ въ металлической валютѣ.

Кромѣ высшихъ предѣльныхъ нормъ, на доходность русскихъ дорогъ вліяютъ всевозможныя фо́рмы конкурренціи. Благодаря имепно этимъ конкурренціямъ, вѣроятно, около $^{2}/_{3}$ всѣхъ грузовъ

русскихъ дорогъ перевозятся по тарифамъ, большею частью несравненно ниже предѣльныхъ. Но существенная разница между первою и второю причиною уменьшенія доходности заключается въ томъ, что первая, такъ сказать, создана искуственно, тогда какъ вторая представляетъ собою естественный результатъ существующихъ отношеній экономическаго строя общежитія. При настоящемъ экономическомъ строѣ, конкурренція,—вообще говоря,—является единственнымъ и притомъ весьма сильнымъ регуляторомъ цѣнъ. Она представляетъ собою двигатель почти всѣхъ экономическихъ отправленій. Но въ числѣ конкурренцій, вліяющихъ на пониженіе провозныхъ цѣнъ, имѣются такія, которыя основываются на случайныхъ и довольно искуственныхъ обстоятельствахъ, и изъ этого рода конкурренцій главную составляетъ тарифное соперничество желѣзныхъ дорогъ между собою. Еслибы всѣ желѣзныя дороги данной страны принадлежали одному хозяину, то понятно, что никакой тарифной борьбы между различными участками этихъ дорогъ не существовало-бы. Тотъ же результатъ, по-крайней мѣрѣ въ значительной степени, достигался-бы и тогда, еслибы, при раціональной сѣти желѣзныхъ дорогъ, таковыя были распредѣлены между хозяевами такъ, чтобы каждый эксплоатиро-

валъ самостоятельную въ экономическомъ и географическомъ отношеніи групу дорогъ, десервирующую цѣлый, въ экономическомъ смыслѣ, край или область. Такимъ именно образомъ распредѣлены желѣзныя дороги между главными компаніями во Франціи и отъ этого обстоятельства, равно какъ отъ разумнаго начертанія всей сѣти дорогъ, преимущественно происходитъ то, что, вообще говоря, французскія дороги доходны. Простой взглядъ на карту показываетъ, что наша сѣть страдаетъ нѣкоторыми довольно крупными недостатками въ ея начертаніи. Затѣмъ эта сѣть, во многихъ случаяхъ, распредѣлена между различными обществами и казной безъ достаточно опредѣленнаго плана, до извѣстной степени случайно. Отъ этого естественно рождаются между дорогами, такъ сказать, искуственныя конкурренціи, замѣтно вліяющія на пониженіе ихъ доходности. Хотя конкурренція между русскими дорогами существуетъ, тѣмъ не менѣе слѣдуетъ замѣтить, что часто преувеличиваютъ ея значеніе. У насъ покуда еще не было и нѣтъ ничего подобнаго тому, что называютъ на западѣ и въ Америкѣ „тарифными войнами“. Конкурренція между русскими дорогами никогда не достигала размѣровъ, имѣвшихъ мѣсто на западѣ, и въ особенности въ Англіи и Америкѣ. Тамъ дороги по-

ложительно рѣзались и раззорялись, устанавливая тарифы, очевидно значительно ниже стоимости производства, и затѣмъ, послѣ достигнутаго мира, обыкновенно сразу невѣроятно повышали свои провозныя цѣны. Такимъ образомъ, торговля и промышленность иногда пользовались почти даровою перевозкою, а иногда страдали отъ несообразно высокой. Въ Америкѣ, напримѣръ, при конкурренціи между дорогами, товарные тарифы для массовыхъ теченій грузовъ понижались ниже $^{1}/_{230}$ к. съ пуда и версты, а для пассажировъ почти до 1 коп. съ версты. Размѣръ провозныхъ цѣнъ, вслѣдствіе конкурренціи, повышался или понижался въ предѣлахъ 1 и 17. Подобные скачки, конечно, вредно отзывались на торговыхъ и промышленныхъ дѣлахъ, такъ какъ они подрывали необходимую для правильнаго теченія коммерческихъ дѣлъ устойчивость въ цѣнахъ. Объ этихъ тарифныхъ войнахъ очень много сообщалось не только въ книгахъ, но и въ газетахъ. Нѣкоторыя лица, читавшія эти статьи и слыша о томъ, что между русскими дорогами также происходитъ конкурренція, переносятъ факты, вычитанные объ иностранныхъ дорогахъ, на русскія дороги и потому представляютъ себѣ соперничество русскихъ дорогъ въ крайне преувеличенномъ размѣрѣ. Между тѣмъ

русскія дороги никогда не конкуррировали между собою по перевозкѣ пассажировъ и не понижали своихъ пассажирскихъ тарифовъ ниже предѣльныхъ нормъ: 3 к.—I кл., $2^1/_4$—II кл. и $1^1/_4$—III кл. Что же касается перевозки товаровъ, то таковая конкурренція дѣйствительно существуетъ, но тѣмъ неменѣе она никогда не вызывала провозныхъ цѣнъ, которыя, вообще говоря, были-бы ниже стоимости производства. Для массовыхъ теченій грузовъ, ради конкурренціи, тарифы въ весьма рѣдкихъ случаяхъ понижаются ниже $^1/_{80}$ коп. съ пуда и версты, и кажется, никогда не переходили $^1/_{100}$. Крайнія повышенія или пониженія провозныхъ цѣнъ ради конкурренціи не выходятъ изъ предѣловъ 1 и 4. Если и случалось, что конкурренція приводила къ соглашенію, то послѣ того тарифы не повышались или же, во всякомъ случаѣ, повышались незначительно. Такимъ образомъ, конкурренцію между желѣзными дорогами въ Россіи нельзя уподоблять той же конкурренціи въ Англіи, а тѣмъ болѣе въ Америкѣ. Тѣмъ не менѣе, отъ существующаго соперничества уменьшается доходность русскихъ дорогъ довольно значительно. Мы думаемъ, что это уменьшеніе не менѣе уменьшенія доходности въ зависимости отъ высшихъ тарифныхъ нормъ. Съ развитіемъ же сѣти русскихъ

дорогъ, соперничество между ними можетъ возрасти. Такъ какъ результатами конкурренціи пользуется промышленность и торговля, то еслибы убытки отъ конкурренціи ложились на средства частныхъ обществъ, то, съ общей точки зрѣнія экономическаго процвѣтанія страны, ихъ можно бы было только привѣтствовать. Но, вслѣдствіе финансоваго положенія нашихъ дорогъ, убытки эти ложатся тяжелымъ бременемъ почти исключительно на государственную казну. Такимъ образомъ, конкурренція между дорогами составляетъ другую причину существованія ежегоднаго дефицита въ 20—25 милліоновъ рублей въ государственномъ желѣзнодорожномъ балансѣ. Въ виду этого, весьма естественно, что правительство всегда обращало особое вниманіе на изысканіе средствъ, если не къ устраненію, то, покрайней мѣрѣ, къ смягченію соперничества между желѣзными дорогами. Мы, съ своей стороны, находимъ, что въ этомъ отношеніи дѣйствительно надлежитъ принять соотвѣтствующія мѣры. Въ послѣдпее время, судя по газетнымъ извѣстіямъ, остановились на мысли регулировать эту конкурренцію посредствомъ созданія нисшихъ предѣльныхъ тарифныхъ нормъ и будто-бы для разработки этого вопроса учреждена особая коммиссія. Мы не особенно вѣримъ, чтобы такія та-

рифныя нормы, по крайней мѣрѣ для всѣхъ дорогъ, были возможны, если, конечно, не послѣдуетъ на то согласіе со стороны желѣзнодорожныхъ обществъ, такъ какъ обязательное существованіе такихъ нормъ противорѣчило-бы договорамъ правительства, покрайней мѣрѣ, съ нѣкоторыми изъ этихъ обществъ. Если же эти нормы не будутъ обязательны для всѣхъ дорогъ, въ томъ числѣ и для казенныхъ, то примѣненіе ихъ невозможно, ибо немыслимо въ соперничествѣ между дорогами связывать одну сторону, оставляя свободной другую, тѣмъ болѣе, что связанная сторона будетъ та, въ которой наиболѣе заинтересовано государственное казначейство, такъ какъ дороги болѣе свободныя, вѣроятно, будутъ имѣть возможность не руководствоваться нисшими нормами. Но если бы нисшія предѣльныя нормы и сдѣлались обязательными для всѣхъ дорогъ, то можно съ полною увѣренностью сказать, что онѣ принесутъ болѣе вреда нежели пользы. Такъ какъ нисшихъ тарифныхъ нормъ нигдѣ не существуетъ и мысль о ихъ созданіи, во всякомъ случаѣ, вполнѣ оригинальна, то, собственно говоря, нельзя съ полною увѣренностью сказать, какъ именно онѣ будутъ формулированы. Во всякомъ случаѣ, эти нормы будутъ представлять собою пудо-верстныя пла-

ты (напримѣръ $^1/_{80}$ коп.) для различныхъ дорогъ, сообразно ихъ индивидуальнымъ особенностямъ и, можетъ быть, еще для различныхъ группъ товаровъ или опредѣленныхъ направленій движенія грузовъ, причемъ онѣ должны будутъ соотвѣтствовать среднимъ расходамъ производства каждой дороги или, иначе говоря, сообразованы съ этими расходами. Но прежде всего, какъ это мы объяснили ранѣе, средній расходъ перевозки пуда груза вывести достаточно точно вообще очень трудно, а для большинства русскихъ дорогъ почти невозможно,—по неимѣнію за надлежащее число лѣтъ нужныхъ статистическихъ свѣдѣній. Значитъ, нормы эти, которыя имѣютъ войти въ законодательный актъ, будутъ неизбѣжно довольно произвольны. Но еслибы даже эти нормы были сообразованы съ среднею стоимостью перевозки съ пуда и версты, то какимъ образомъ возможно по среднимъ, слѣдовательно абстрактнымъ величинамъ, регулировать реальныя, коммерческія и промышленныя отправленія? Раньѣе мы также выяснили, что, при извѣстной средней стоимости пудо-версты, дѣйствительная стоимость пудо-версты для различныхъ перевозокъ можетъ быть несравненно менѣе или болѣе средней. Этотъ фактъ впрочемъ довольно общеизвѣстенъ и вотъ что, по аналогическому во-

просу, говоритъ членъ Парижской Академіи Наукъ de la Gournerie *):

„Достаточно детальное изученіе перевозокъ и расходовъ приводитъ меня къ заключенію, что различныя перевозки даютъ весьма различныя прибыли“, (а слѣдовательно вызываютъ различные расходы). „Иногда потеря перевозки, отнятая болѣе короткой дорогой, не уменьмаетъ ни общихъ расходовъ, ни числа поѣздовъ и могла-бы привести къ ничтожному уменьшенію станціоннаго персонала. Въ такихъ случаяхъ общество можетъ безъ потери установить крайне низкій тарифъ, часто ниже того, который можетъ дать чистую прибыль конкурренту“. (Слѣдовательно, разстояніе перевозки можетъ не имѣть никакого значенія). „Для перваго общества особенно выгодно, когда у него перевозка совершается въ обратномъ направленіи. Въ такомъ случаѣ грузы, изъ за которыхъ соперничаютъ, составляютъ главный предметъ перевозки конкуррента, тогда какъ для него она составляетъ простое прибавленіе къ его собственнымъ операціямъ“.

Если же среднія нормы не выражаютъ собою дѣйствительной стоимости перевозки даннаго гру-

---

*) Etudes économiques sur l'exploitation des chemins de fer. 1880 года.

за, то слѣдовательно онѣ будутъ, то произвольно стѣснять дороги въ перевозкѣ извѣстныхъ грузовъ, которые могутъ имъ дать прибыль, то вызывать перевозку такихъ грузовъ, которые, въ дѣйствительности, не будутъ покрывать стоимости перевозки.

А при такомъ несомнѣнномъ результатѣ, къ чему хорошему могутъ привести эти нормы? Онѣ будутъ стѣснять торговлю и промышленность, задерживать развитіе движенія, а слѣдовательно, вліять на уменьшеніе доходности дорогъ, т. е., въ результатѣ, вѣроятно, будетъ достигаться цѣль, совершенно противуположная той, которую писшими нормами думаютъ преслѣдовать. Чѣмъ выше будутъ нормы, тѣмъ болѣе онѣ будутъ стѣснительны, а если сдѣлать ихъ очень низкими, то онѣ потеряютъ всякое практическое значеніе. Впрочемъ, подобныя пормы во всякомъ случаѣ не будутъ имѣть значенія для массы грузовъ. Въ настоящее время, напримѣръ, конкурренціонные тарифы на хлѣбъ въ зернѣ не идутъ ниже $^1/_{80}$ коп. Предположимъ, что въ виду того, что хлѣбъ составляетъ одну изъ главныхъ статей перевозки, нисшую норму опредѣлятъ въ $^1/_{70}$. Въ такомъ случаѣ, эта норма не будетъ имѣть никакого значенія для массы грузовъ, для которыхъ конкурренціонные

тарифы не достигаютъ $^1/_{70}$ к. Но, съ другой стороны, норма эта можетъ стѣснить и несомнѣнно стѣснитъ, движеніе другихъ грузовъ, напримѣръ, каменнаго угля, свеклы, песка, камня и т. п., для которыхъ, во многихъ случаяхъ, тарифъ можетъ быть ниже $^1/_{70}$ и покрывать при этомъ расходы производства. Устранить подобныя послѣдствія системы писшихъ тарифныхъ нормъ невозможно, такъ какъ, само собою разумѣется, что невозможно составить для всякой дороги цѣлыя схемы писшихъ нормъ не только отдѣльно для каждаго груза, но и для каждаго отдѣльнаго случая его движенія (напримѣръ: движеніе прямое и обратное). Между тѣмъ, только такимъ способомъ, до, нѣкоторой степени, указанныя послѣдствія устранялись-бы. Кромѣ того, одна изъ главныхъ причинъ несостоятельности предположенія о писшихъ нормахъ, та же, какъ и для нормъ высшихъ, а именно—невозможность даже на ближайшее будущее предвидѣть всѣ экономическія условія страны. Нормы эти, если даже будутъ нѣсколько сообразны съ настоящимъ положеніемъ вещей, черезъ нѣсколько лѣтъ могутъ, или не оказывать никакого дѣйствія, или ставить преграды развитію промышленности и торговли. Между тѣмъ, разъ писшія нормы будутъ объявлены въ законода-

тельномъ порядкѣ, то ихъ постоянно мѣнять нельзя. Если же законодатель опредѣлитъ лишь право устанавливать эти нормы административнымъ порядкомъ, то, не говоря о томъ, что такой порядокъ будетъ страдать всѣми тѣми неудобствами, которыми страдаютъ всѣ административныя воздѣйствія на торговлю и промышленность въ рукахъ второстепенныхъ агентовъ, но кромѣ того, въ такомъ случаѣ, гораздо цѣлесообразнѣе и проще предоставить непосредственно административной власти регулировать всѣ желѣзнодорожныя конкурренціи. Тогда, покрайней мѣрѣ, конкурренція можетъ регулироваться сообразно совокупности всѣхъ обстоятельствъ, ее вызывающихъ и сопровождающихъ, а не по какимъ-то гадательнымъ нормамъ. Наконецъ, не слѣдуетъ забывать, что конкурренція можетъ вестись, до извѣстной степени, не только тарифами, но и расходами. На одной дорогѣ тарифъ выше нежели на другой и грузъ все-таки можетъ пойти по первой дорогѣ: если она больше заботится о сохранности груза и въ большемъ размѣрѣ отвѣчаетъ за убытки; если она скорѣе перевозитъ; если тотъ рынокъ, къ которому она ведетъ, имѣетъ особыя коммерческія преимущества; если она имѣетъ лучшую коммерческую репутацію и проч. и проч. Мы могли-бы

привести изъ текущей практики разительные примѣры подобной конкурренціи. Между тѣмъ, если только такая конкурренція производится расходами, а не умѣніемъ вести дѣло, то расходы эти на дорогахъ, должающихъ или задолженныхъ правительству, точно такъ какъ недостача доходовъ, происходящая отъ конкурренціи,—будутъ ложиться на государственную казну.

По нашему убѣжденію, самая раціональная мѣра для урегулированія конкурренціи между дорогами заключается въ подраздѣленіи сѣти на самостоятельныя въ экономическомъ отношеніи групы, изъ которыхъ каждая эксплоатировалась-бы однимъ хозяиномъ: обществомъ или казной, если эксплоатація правительствомъ признается выгодной и возможной. Правительство уже сдѣлало подобный опытъ, образовавъ Общество Юго-Западныхъ дорогъ посредствомъ сліянія четырехъ линій, прежде эксплоатировавшихся отдѣльными хозяевами. Хотя черезъ таковое сліяніе все-таки не образовалось достаточно самостоятельной групы, тѣмъ не менѣе, отъ устраненія бывшихъ между слившимися дорогами конкурренцій, доходность этихъ дорогъ возросла болѣе нежели на милліонъ рублей. Но, конечно, такая мѣра представляетъ много затрудненій и, во всякомъ случаѣ, постепенное осущест-

вленіе ея потребовало-бы очень много времени. Такимъ образомъ, остается покуда идти по тому пути, по которому нынѣ по этому вопросу идетъ правительство, а именно: слѣдить за конкурренціями дорогъ, въ которыхъ казна заинтересована, и, въ случаѣ возгоранія болѣе значительныхъ соперничествъ, устранять ихъ своимъ вмѣшательствомъ. Намъ извѣстно нѣсколько случаевъ подобнаго весьма полезнаго воздѣйствія. Впрочемъ, можно надѣяться, что со временемъ конкурренціи будутъ все болѣе и болѣе регулироваться самими дорогами, ибо опытъ, въ особенности западныхъ и американскихъ дорогъ, постепенно устанавливаетъ сознаніе, что при конкурренціи каждая сторона имѣетъ возможность наносить значительный вредъ конкурренту, часто не извлекая изъ этого для себя никакой пользы и что, наконецъ, никакою конкурренцію однажды построенную дорогу не уничтожишь, а потому, въ результатѣ, такъ или иначе, а нужно прійти къ соглашенію. Въ дѣйствительности между русскими дорогами уже теперь существуютъ соглашенія, устраняющія и регулирующія различныя соперничества. Но покуда соглашенія эти относятся къ болѣе частнымъ случаямъ и форма, а равно и порядокъ ихъ производства, недостаточно опредѣлены. Въ этомъ отношеніи, можетъ быть,

былъ-бы необходимъ толчекъ со стороны правительства, дабы возбудить инициативу болѣе вліятельныхъ членовъ желѣзнодорожныхъ обществъ къ организаціи дѣла.

Въ Америкѣ, послѣ самыхъ ожесточенныхъ и продолжительныхъ тарифныхъ войнъ, въ послѣдніе годы, почти всѣ конкурренціи между дорогами устранены взаимными соглашеніями. Сперва эти соглашенія касались только нѣкоторыхъ грузовъ, и имѣли довольно исключительный характеръ. Агенты желѣзныхъ дорогъ часто ихъ игнорировали и нарушали. Но со временемъ соглашенія все болѣе и болѣе развивались и совершенствовались, главнымъ образомъ со стороны формы и организаціи исполненія. Въ результатѣ на американскихъ дорогахъ въ настоящее время это дѣло почти вполнѣ организовалось при помощи ассоціацій, извѣстныхъ подъ именемъ pooling associations.

Слово „pool“, заимствованное изъ терминологіи азартныхъ игръ, означаетъ: „ставка“ и показываетъ, что въ общемъ движеніи грузовъ каждый членъ ассоціаціи имѣетъ опредѣленную ставку. Ассоціаціи эти, (соотвѣтствующія нашимъ съѣздамъ), занимаются преимущественно дѣленіемъ между дорогами перевозокъ, по которымъ онѣ могли-бы между собою конкуррировать. Такое дѣленіе,

какъ это практикуется и на русскихъ дорогахъ, производится двоякимъ способомъ: посредствомъ распредѣленія между дорогами перевозокъ въ натурѣ, или же черезъ соотвѣтствующее дѣленіе между участницами прибыли, полученной отъ общей перевозки. При этомъ расходы передвиженія опредѣляются настолько низко, что каждой дорогѣ нѣтъ интереса перевозить въ натурѣ большее количество груза сверхъ ей причитающагося. Въ этихъ ассоціаціяхъ состоятъ не только желѣзныя дороги, но также много пароходныхъ обществъ. Существующей организаціи регулированія конкурренцій американскія дороги обязаны главнымъ образомъ одному изъ директоровъ дороги, Альберту Финку, который не только далъ идею „pooling associations“, но кромѣ того принималъ самое выдающееся участіе въ ихъ распространеніи, а равно въ практическомъ устройствѣ и веденіи дѣла. Въ 1876 году Финкъ въ письмѣ, помѣщенномъ въ Rail Road Gazette (7-го Апрѣля), изложилъ принципы и организацію первыхъ ассоціацій, которыя и до настоящаго времени остались въ главныхъ чертахъ безъ измѣненія. Задача ассоціацій, какъ ее опредѣлилъ Финкъ, заключается: 1) въ дѣленіи между дорогами грузовъ, по перевозкѣ которыхъ онѣ могли-бы между собою конкуррирo-

вать, 2) въ установленіи въ различныхъ конкурри-рующихъ направленіяхъ соотвѣтствующихъ тари-фовъ и 3) въ рѣшеніи третейскимъ судомъ спо-ровъ между дорогами.

Основанія дѣленія грузовъ, размѣры тари-фовъ и всѣ, такъ сказать, законодательныя по-ложенія каждой ассоціаціи опредѣляются по вза-имному соглашенію представителей всѣхъ членовъ ассоціаціи. Вся же исполнительная власть каждой ассоціаціи вручается главному коммисару ассоціа-ціи, выбираемому всѣми участниками. Этотъ ком-мисаръ завѣдываетъ личнымъ составомъ непоспред-ственныхъ учрежденій ассоціаціи: всѣми ея кон-торами и счетоводствомъ (clearing house). Онъ служитъ посредникомъ между членами ассоціаціи и не только приводитъ въ исполненіе всѣ ея рѣшенія, но кромѣ того имѣетъ власть рѣшать многіе вопросы единолично. Въ случаѣ несогласія какой-либо стороны съ его рѣшеніемъ, дѣло раз-бирается третейскимъ судомъ при участіи комми-сара. Посредствомъ такихъ же судовъ разрѣша-ются всѣ вопросы, въ случаѣ несогласія между сторонами. Такою организаціею регулированія кон-курренцій Финкъ устранилъ всѣ злоупотребленія агентовъ по исполненію соглашеній между дорогами, которыя прежде служили главной причиной крат-

ковременности этихъ соглашеній, облегчилъ черезъ третейскіе суды рѣшеніе несогласій между дорогами и такимъ образомъ дисциплинировалъ тенденціи сторонъ, иногда переходящія въ капризы; далъ возможность сторонамъ быть увѣренными въ правильномъ счетоводствѣ и получать всѣ нужныя статистическія данныя, касающіяся конкурренцій; наконецъ, будучи выбранъ главнымъ коммисаромъ, одновременно нѣсколькихъ ассоціацій, онъ, благодаря своимъ личнымъ качествамъ, привлекъ на сторону ассоціацій большинство, и потому меньшинство постепено было вынужденно стать на тотъ же путь соглашеній.

Главное достоинство организаціи pooling associations, какъ это совершенно вѣрно говоритъ Финкъ, заключается въ томъ, что онѣ предоставляютъ сторонамъ полную свободу установленія соглашеній по существу, такъ какъ организація эта опредѣляетъ только форму, по которой эти соглашенія должны устанавливаться и порядокъ приведенія ихъ въ исполненіе. Замѣчательно при этомъ то обстоятельство, что, по мѣрѣ учрежденія ассоціацій, тарифы вообще повышались очень мало, тогда какъ прежде, во время тарифныхъ войнъ, миръ почти всегда сопровождался страшными повышеніями тарифовъ.

Мы, конечно, не предполагаемъ, чтобы американскія pooling associations было возможно цѣликомъ примѣнить къ русскимъ дорогамъ, ибо, по нашему мнѣнію, всякая организація можетъ только тогда дать хорошіе плоды, если она совершенно соотвѣтствуетъ всѣмъ мѣстнымъ, индивидуальнымъ условіямъ дѣла, и остановились нѣсколько подробно на положеніи вопроса о конкуррснціяхъ въ Америкѣ только для того, чтобы показать, что соотвѣтствующей организаціей конкурренціи могутъ значительно умѣряться, съ соблюденіемъ, до извѣстной степени, интересовъ всѣхъ сторонъ. Русскія дороги, въ отношеніи устраненія конкурренцій, уже находятся на пути соглашеній. Нужна лишь авторитетная или власть имущая иниціатива, чтобы, безъ непосредственнаго вмѣшательства въ дѣло, двинуть этотъ вопросъ и оформить всѣ конкурренціонныя отношенія въ систематическую и соотвѣтствующую выгодамъ государства организацію. Намъ въ особенности и прежде всего необходимо нѣчто вродѣ третейскихъ судовъ, которые облегчили-бы осуществленіе соглашенія между дорогами, разрѣшеніемъ всѣхъ несогласій сторонъ по вопросамъ о размѣрахъ долей провозныхъ платъ и въ особенности количества грузовъ, причитающагося каждой сторонѣ изъ общаго конкурренціоннаго количества,

подлежащаго дѣлежу, то есть, о размѣрахъ конкурренціонныхъ ставокъ (pool) каждой дороги. Въ этомъ, конечно, заключается вся сущность дѣла. Нѣкоторыя лица, впрочемъ только на словахъ, разрѣшаютъ послѣдній вопросъ очень просто: они говорятъ, что распредѣленіе грузовъ между дорогами должно быть таково, чтобы грузы слѣдовали по своимъ естественнымъ направленіямъ. Къ сожалѣнію, такое положеніе почти ничего собою не выражаетъ, ибо лица эти не объясняютъ точно, что они называютъ „естественнымъ направленіемъ“ перевозки. Напримѣръ, открытіе Васко-де-Гама повернуло торговыя сношенія Европы съ Индіей съ пути черезъ Средиземное море и Аравію на путь черезъ мысъ Доброй Надежды, но затѣмъ эти сношенія возвратились на первый путь, благодаря трудамъ Фердинанда Лессепса. Еслибы со временемъ была построена между Тифлисомъ и Батумомъ дорога болѣе длинная, нежели линія Батумъ-Тифлисъ Закавказской дороги, но которая избѣжала-бы уклоновъ Сурамскаго перевала, то движеніе, нынѣ производимое на Батумъ-Тифлисской линіи, могло-бы направиться на новую дорогу. Русская торговля съ Индіей и Китаемъ до настоящаго времени производится во многихъ случаяхъ по пути черезъ Лондонъ, тогда какъ, казалось-бы

самымъ естественнымъ, чтобы это торговое движеніе совершалось исключительно черезъ Черное море. Изъ этихъ примѣровъ видно, что искуственныя сооруженія, условія кредита и вообще вся совокупность торговыхъ отношеній,—дѣлаютъ тотъ или другой путь, не смотря на его длину, болѣе удобнымъ, а потому и болѣе естественнымъ. Такъ какъ выборъ того или другаго пути зависитъ отъ торговли, а эта послѣдняя преимущественно выбираетъ тотъ путь, который для нея наиболѣе дешевъ, то слѣдовательно, скорѣе всего можно назвать тотъ путь естественнымъ, по которому дешевле всего обходится перевозка, то есть, говоря о желѣзныхъ дорогахъ, тотъ путь будетъ естественный, на которомъ тарифы могутъ быть наиболѣе низкими. Мы же ранѣе видѣли, что высота тарифа, если даже соразмѣрять таковой съ расходами перевозки, зависитъ отъ массы различныхъ условій, сопровождающихъ перевозку, такъ что часто по путямъ болѣе длиннымъ и, казалось-бы, менѣе естественнымъ, можно возить дешевле, нежели по болѣе короткимъ. Слѣдуетъ имѣть еще въ виду, что вопросъ объ естественности того или другаго направленія желѣзнодорожнаго пути имѣетъ большое значеніе преимущественно при рѣшеніи вопроса о постройкѣ дорогъ. Разъ же путь

построенъ, тѣмъ самымъ онъ дѣлается естественнымъ и тогда вопросъ объ естественности перевозки по немъ отходитъ на второй планъ. Напримѣръ, гужевой путь изъ Елизаветграда въ Одессу около 260 верстъ, а желѣзнодорожный имѣетъ 443 версты длины. Мы готовы признать, что желѣзнодорожный путь построенъ нецѣлесообразно, но изъ этого не слѣдуетъ, чтобы этотъ путь отдавалъ перевозки путямъ кратчайшимъ и остался безъ работы.

Многіе думаютъ, что конкурренціонные грузы между различными путями должны быть распредѣляемы такъ, чтобы вызывать наименьшіе расходы перевозки, ибо такимъ образомъ сберегаются хозяйственныя силы страны. Этотъ принципъ распредѣленія грузовъ называютъ принципомъ сохраненія хозяйственныхъ силъ при конкурренціяхъ. Такъ какъ движеніе каждаго груза по различнымъ дорогамъ вызываетъ различные расходы, то точно регулировать подобнымъ способомъ всѣ конкурренціи невозможно, ибо нельзя для каждаго отдѣльнаго случая опредѣлить эти расходы. Но конечно возможно, въ извѣстной степени, примѣнять этотъ принципъ въ различныхъ частныхъ случаяхъ, или же руководствоваться средними нормами. Слѣдуетъ сказать нѣсколько словъ

о мотивахъ, на которыхъ основываютъ этотъ принцип. Лица, предлагающія регулировать конкурренцію сообразно расходамъ, исходятъ изъ того основанія, что та работа будетъ наиболѣе производительною для страны, которая менѣе всего вызываетъ расходовъ,—иначе говоря, наиболѣе сохраняетъ хозяйственныя средства государства. Мы думаемъ, что такое положеніе теоретически довольно правильно, но недостаточно обще. Несомнѣнно, что желѣзныя дороги въ государствѣ представляютъ машину, дѣйствіе которой стоитъ такъ дорого, что общій интересъ требуетъ сокращенія ея непроизводительныхъ движеній, подобно тому, какъ интересъ хозяина всякой фабрики требуетъ, чтобы его машина не дѣлала непроизводительной работы. А потому въ тѣхъ случаяхъ, когда одинаковаго чистаго дохода возможно достигнуть различными работами, то общій интересъ требуетъ достиженія этого дохода наименьшей работой. Слѣдовательно, если дѣло идетъ о перевозкѣ груза по желѣзнымъ дорогамъ, идущимъ изъ одного и того же пункта въ одинъ и тотъ же пунктъ, то, при равныхъ тарифахъ обоихъ путей, предпочтеніе, разсуждая теоретически, должно быть отдано тому пути, по которому перевозка обходится дешевле. Но если различныя работы машины даютъ различ-

ный чистый доходъ, то общій интересъ будетъ требовать предпочтенія той работы, которая даетъ наибольшій доходъ. Слѣдовательно, въ тѣхъ случаяхъ, когда конкурренція производится неравными тарифами перевозочныхъ предпріятій одной и той-же страны, а именно, когда пункты назначенія грузовъ различны (напримѣръ, перевозка хлѣба изъ Кіевской губерніи въ Кенигсбергъ и Николаевъ),—то предпочтеніе, въ общихъ интересахъ, должно быть дано не той дорогѣ, по которой перевозка обходится дешевле, а той, которая даетъ наибольшій чистый доходъ. Но въ первомъ случаѣ, т. е. когда пункты назначенія и отправленія тождественны и тарифы равны, очевидно, что наибольшій чистый доходъ даетъ тотъ-же путь, который дешевле можетъ перевозить, а потому принципъ сохраненія хозяйственныхъ силъ при конкурренціяхъ заключается не въ томъ, чтобы распредѣлять грузы по путямъ, которые могутъ совершать перевозку дешевле, а въ томъ, чтобы направлять грузы эти на пути, которые отъ перевозки даютъ наибольшій чистый доходъ. Очевидно, въ самомъ дѣлѣ, что интересы страны нисколько не требуютъ сокращенія работы, ибо работа есть источникъ богатства, а требуютъ только сокращенія непроизводительныхъ работъ, то есть пред-

почтенія такой работы, которая наиболѣе плодотворна. Хотя регулированіе конкурренціи по принципу сохраненія хозяйственныхъ силъ, въ той болѣе общей и правильной формулѣ, въ которой мы его представили, съ теоретической точки зрѣнія, по нашему мнѣнію правильно, тѣмъ не менѣе практическое примѣненіе его не можетъ иногда не вызывать препятствій. Покуда эксплоатація сѣти русскихъ дорогъ будетъ въ рукахъ около 45 отдѣльныхъ хозяевъ и казны, несомнѣнно, что каждый хозяинъ отдѣльной дороги,—будетъ ли это частное общество или казна,—не можетъ не имѣть въ виду прежде всего интереса своей собственной дороги, а потому естественно не можетъ подчиниться какому бы то ни было общему, хотя-бы теоретически правильному принципу, если таковой лишаетъ дорогу перевозокъ, которыя, по мнѣнію хозяина, она можетъ имѣть при тарифахъ болѣе или менѣе для нея выгодныхъ. Мы знаемъ примѣръ, гдѣ казенная дорога уклонилась отъ дѣленія грузовъ по принципу сохраненія хозяйственныхъ силъ именно потому, что таковой, по мнѣнію администраціи дороги, оказался для казенной дороги невыгоднымъ. Подобныя дѣйствія тѣмъ болѣе понятны со стороны частныхъ обществъ, въ особенности имѣя въ виду, что направленіе и техническое устройство

дорогъ, ими эксплоатируемыхъ, опредѣлены государствомъ. При такомъ положеніи вещей, покуда эксплоатація сѣти не объединится въ рукахъ незначительнаго числа хозяевъ,—до тѣхъ поръ, по нашему мнѣнію, распредѣленіе конкурренціонныхъ грузовъ между различными путями возможно только по взаимному соглашенію сторонъ и принимая во вниманіе всѣ обстоятельства конкурренціи. При несогласіи сторонъ, необходимо третейское рѣшеніе дѣла. Понятно, что въ такомъ случаѣ конкурренціонные грузы будутъ распредѣляться между сторонами, въ количественномъ отношеніи, преимущественно по относительной силѣ ихъ вести конкурренцію. Сила эта зависитъ отъ финансоваго и экономическаго положенія дороги. Чѣмъ дорога сильнѣе, т. е. чѣмъ болѣе имѣетъ шансовъ вести успѣшно конкурренцію, тѣмъ, при миролюбивомъ дѣленіи грузовъ, она будетъ требовать большей ставки (pool) и тѣмъ большая ставка должна быть ей предоставлена. На такомъ именно основаніи производится дѣленіе конкурренціонныхъ грузовъ въ Америкѣ. Тамъ, большею частью, конкурренціонные грузы распредѣляются между дорогами, принимая за основаніе то распредѣленіе, которое въ дѣйствительности имѣло мѣсто при предшест-

вующихъ тарифныхъ войнахъ, въ которыхъ компаніи выказали свои относительныя силы.

Всякому абсолютному принципу направленія конкурренціонныхъ грузовъ препятствуютъ не только интересы перевозочныхъ предпріятій, но также интересы торговли и промышленности, ибо каждому отправителю, во всякомъ случаѣ, должна быть дана возможность, хотя при различныхъ тарифахъ, пользоваться всѣми болѣе или менѣе близкими къ нему рынками потребленія (напримѣръ Одесса, Николаевъ, Кенигсбергъ, Данцигъ—для Кіевской губерни). Точно такъ никакіе абсолютные принципы, противорѣчащіе реальной возможности получать товары съ тѣхъ или другихъ мѣстностей, не примирятъ торговыхъ интересовъ этихъ рынковъ.

Поэтому, при распредѣленіи конкурренцій, необходимо взвѣшивать всѣ эти интересы, дабы, по возможности, удовлетворять ихъ коммерчески справедливо.

VIII. Тарифы международныхъ грузовъ. Тарифы для русскихъ портовъ. Тарифы при правительственной эксплоатаціи. Вопросъ о свободѣ внѣшней торговли представляетъ собою частность общаго вопроса о свободѣ торговли и промышленности. Мы очертили ранѣе, въ самыхъ общихъ чертахъ, нашъ взглядъ на этотъ послѣд-

ній вопросъ. Соображенія наши, такъ высказанныя, относятся и до этого частнаго вопроса. Но онъ имѣетъ одну особенность, заключающуюся въ томъ, что въ данномъ случаѣ дѣло идетъ не о свободѣ подданныхъ какой-либо страны во взаимныхъ экономическихъ отношеніяхъ, но о свободѣ этихъ отношеній подданныхъ одного государства къ подданнымъ другаго. Эта политическая особенность въ экономическомъ вопросѣ придаетъ ему особый характеръ, который въ послѣднія десятилѣтія все болѣе и болѣе склоняетъ выдающихся представителей науки и государственнаго управленія, на сторону благоразумнаго протекціонизма, т. е., покровительства экономическимъ интересамъ своихъ подданныхъ посредствомъ пошлинъ и регулированія внѣшнихъ торговыхъ сношеній законоположеніями. По вопросу о свободѣ внѣшней торговли написаны тысячи книгъ,—и въ послѣднее время вышло на русскомъ языкѣ отличное сочиненіе профессора Янжула *). Но особенность этого вопроса, на которую мы сейчасъ указывали, очень характеристично очертилъ, въ нѣсколькихъ словахъ, извѣстный

---

*) Англійская свободная торговля. Историческій очеркъ развитія идей свободной конкурренціи и началъ государственнаго вмѣшательства.

историкъ и экономистъ Луи Бланъ въ своей „Исторіи французской революціи“. Описывая строго покровительственную систему Кольбера, посредствомъ которой онъ, можно сказать, создалъ во Франціи промышленность и значительно поднялъ торговый флотъ, Луи-Бланъ говоритъ:

„Изъ Кольбера сдѣлали олицетвореніе покровительственной системы и буржуазные писатели не пожалѣли для этого министра ни серьезныхъ нападеній, ни насмѣшекъ“.

„При сужденіи объ этомъ великомъ человѣкѣ слишкомъ забываютъ обстоятельства, которыми онъ долженъ былъ повелѣвать и то, что вопросъ о свободѣ торговли не можетъ быть отдѣленъ отъ общаго состоянія развитія общества“.

„Предположимъ на мгновеніе, что всѣ народы примирились между собою. Человѣческому роду предстоитъ вѣчный миръ; вражда утихаетъ и умираетъ; соперничества прекращаются; война стала навсегда невозможною. Всѣ націи образуютъ только одно громадное семейство, которому и приходится только непрерывнымъ обмѣномъ дѣлить плоды земли; и это дѣленіе, возвышающее уровень общаго благосостоянія, само служитъ обезпеченіемъ согласія между народами, такъ что дѣйствіе въ свою очередь становится причиной“.

„Въ этомъ обширномъ предположеніи, которое обыкновенно называютъ мечтою, заключается самое естественное рѣшеніе проблемы, столько волнующей умы. Когда тропическое солнце доводитъ до зрѣлости сахарный тростникъ на Антильскихъ островахъ, то зачѣмъ европейцу утруждать себя извлеченіемъ посредствомъ дорогихъ аппаратовъ сахара, который, можетъ быть, содержится въ какомъ-нибудь растеніи на его огородѣ? Вѣдь для каждаго произведенія земли есть особенная, любимая имъ страна. Кофе, благородное вино, чай, ваниль имѣютъ свое отечество. Зачѣмъ послѣ этого съ такимъ трудомъ создавать подложные климаты для продуктовъ, которые за предѣлами таможень счастливая температура даетъ намъ безъ труда и лучшаго качества? И такъ, свободная торговля есть одно изъ благодѣяній системы братства“.

„Но пустите въ міръ конкурренцію и вопросъ сейчасъ-же измѣнитъ свой видъ. Потому что всякій благоразумный правитель, будетъ ли то глава республики или министръ абсолютнаго монарха, Кромвель или Кольберъ, по необходимости долженъ и обязанъ защищать управляемый имъ народъ отъ шансовъ войны, въ которой слабѣйшій всегда погибаетъ. Война создаетъ необходимость окруженныхъ око-

пами лагерей. Запретительная система и есть такой окопанный лагерь, потому что конкурренція есть война".

Оружіемъ для таковой экономической войны и служатъ охранительныя пошлины, взимаемыя таможнями съ международныхъ грузовъ, преимущественно иностранныхъ, ввозимыхъ въ данную страну. Съ туземныхъ-же грузовъ, идущихъ въ иностранныя государства, эти пошлины взыскиваются лишь въ исключительныхъ случаяхъ, когда интересъ туземной промышленности требуетъ затрудненія вывоза даннаго предмета. У насъ, напримѣръ, существуетъ вывозная пошлина на тряпье, съ цѣлью развитія пищебумажнаго производства). Затрудняя такимъ образомъ привозъ иностранныхъ произведеній и, вообще говоря, оставляя свободнымъ вывозъ туземныхъ продуктовъ, содѣйствуютъ улучшенію, торговаго государственнаго баланса, то есть увеличенію разности между вывозомъ и ввозомъ. Размѣръ этой разности, по несовсѣмъ безосновательному ученію хотя и старой экономической школы, (меркантильной), въ результатѣ можетъ служить элементомъ обогащенія страны.

Размѣръ каждой охранительной пошлины соразмѣряется съ цѣлью, которой желаютъ достигнуть ея установленіемъ и съ положеніемъ той

промышленности, которую имѣютъ въ виду охранять. Положимъ, что на основаніи этихъ данныхъ пошлина на какой-либо ввозной товаръ опредѣлена въ рубль съ пуда. Понятно, что если послѣ ея установленія цѣна иностраннаго товара съ доставкою на рынокъ потребленія уменьшится на 50 коп., то рублевая пошлина можетъ уже не оказывать на уменьшеніе ввоза иностраннаго товара первоначальнаго своего дѣйствія, ибо сила этого дѣйствія уменьшится приблизительно на половину. Въ дѣйствительности въ коммерческой жизни можно иногда замѣчать то явленіе, что сила конкурренціи, съ увеличеніемъ въ извѣстныхъ предѣлахъ пошлинъ, заставляетъ—или не повышать цѣну нѣкоторыхъ товаровъ на рынкахъ потребленія, или, если и повышать, то въ размѣрѣ меньшемъ размѣра увеличенія пошлинъ. Въ этомъ случаѣ дѣйствуетъ общій законъ спроса и предложенія, который вынуждаетъ торговлю и промышленность предпочесть уменьшеніе прибыли уменьшенію размѣровъ производства, ибо чистый доходъ представляетъ собою произведеніе чистаго дохода съ единицы проданнаго продукта на число проданныхъ единицъ. Такое уменьшеніе цѣнъ товаровъ ложится главнымъ образомъ на иностранныхъ производителей, а также отчасти на перевозочную

промышленность, доставляющую товаръ на рынки потребленія, а въ томъ числѣ и на русскія желѣзныя дороги, въ случаѣ пониженія ими своихъ тарифовъ на сказанные товары. Это послѣднее обстоятельство служитъ поводомъ къ упрекамъ въ томъ, что будто бы желѣзныя дороги своими тарифами иногда парализируютъ дѣйствіе таможенныхъ покровительственныхъ пошлинъ и поступаютъ въ этомъ направленіи какъ-бы преднамѣренно.

Мы думаемъ, что эти упреки крайне преувеличены. Во первыхъ, въ подтвержденіе ихъ никогда не приводятъ фактовъ—и можно думать, что было-бы очень трудно привести достаточное количество такихъ данныхъ, которые бы ясно доказали, что именно такой-то тарифъ русскихъ дорогъ умалилъ значеніе той или другой правильно установленной пошлины, т. е. серьезно повліялъ на какую-либо отрасль туземной промышленности, защищаемой сообразной пошлиной, въ смыслѣ для нея неблагопріятномъ. Во вторыхъ, вліяніе возможныхъ пониженій тарифовъ русскихъ дорогъ на уменьшеніе цѣны иностраннаго товара на рынкѣ назначенія, вынуждаемое пошлинами,—сравнительно съ вліяніемъ, происходящимъ отъ непосредственнаго пониженія цѣнъ на эти товары производителями и коммиссіонерами, ровно съ пониже-

ніемъ этихъ цѣнъ отъ уменьшенія стоимости провоза до границы,—во всякомъ случаѣ незначительно. Возвращаясь къ предыдущему примѣру, можно предположить, что въ общемъ уменьшеніи цѣны товара на рынкѣ назначенія въ 50 к., русскія дороги, вообще говоря, могли участвовать только нѣсколькими копѣйками.

Слѣдовательно, если и можетъ случиться, что извѣстная охранительная пошлина не достигнетъ предполагавшейся цѣли покровительства, вслѣдствіе соотвѣтствующаго пониженія цѣны товара на рынкѣ потребленія, то въ этомъ обстоятельствѣ русскія дороги могутъ играть лишь второстепенную роль, а главная причина, въ большинствѣ случаевъ, заключается въ обстоятельствахъ, находящихся не въ нашей власти. А потому остается только при установленіи пошлинъ имѣть въ виду возможныя подъ ихъ вліяніемъ уменьшенія цѣнъ товаровъ, а если это обстоятельство не могло быть надлежащимъ образомъ предусмотрѣно, то исправлять размѣры пошлинъ, по указанію опыта. Во всякомъ случаѣ, пошлина въ первоначальномъ ея размѣрѣ, если и не представитъ достаточныхъ гарантій къ предполагавшемуся охраненію данной отрасли существующей туземной премышленности, то все-таки дастъ казнѣ доходъ, плательщиками коего будутъ

преимущественно иностранные производители и перевозочныя препріятія, ибо, вообще говоря, потребитєли, конечно, не согласятся платить за иностранный товаръ,—который, подъ вліяніемъ пошлины, имѣлъ-бы стремленіе къ вздорожанію, дороже той цѣны, за какую они могутъ купить такаго-же рода товаръ отечественнаго производства. Такимъ образомъ мы думаемъ, что врядъ-ли является настоятельная необходимость государственнаго вмѣшательства въ желѣзнодорожные тарифы собственно съ цѣлью устраненія будто-бы производимаго ими существеннаго нарушенія цѣлей и значенія охранительныхъ пошлинъ, и что система охранительныхъ пошлинъ должна устанавливаться и развиваться по совокупности всѣхъ обстоятельствъ дѣла, въ числѣ которыхъ желѣзнодорожные тарифы могутъ играть лишь второстепенную роль. „Законодатель, говоритъ академикъ de la Gournerie, въ цитированномъ нами ранѣе его сочиненіи, устанавливая пошлину, можетъ уменьшать, въ предѣлахъ, которые онъ признаетъ необходимыми, выгоды, которыя онъ предоставилъ внѣшней торговлѣ, устройствомъ каналовъ, международныхъ желѣзныхъ дорогъ и улучшеніемъ морскихъ портовъ; но разъ эти пошлины установлены, всякаго рода промышленности, (а въ томъ числѣ и желѣзнодорожная), должны имѣть сво-

боду слѣдовать экономическимъ законамъ, которые направляютъ ихъ операціи".

Даже въ тѣхъ государствахъ, гдѣ желѣзныя дороги эксплоатируются самимъ правительствомъ, система пошлинъ и тарифовъ развивается самостоятельно и, трудно найти какую-либо опредѣленную и послѣдовательную связь между обѣими этими системами, ибо каждая изъ нихъ основывается на различныхъ принципахъ и по существу не можетъ преслѣдовать тождественныя цѣли. Лица, знакомыя съ дѣйствительностью крайне сложнаго тарифнаго дѣла, какъ у насъ въ Россіи такъ и на западѣ, не исключая Германіи, не безъ основанія полагаютъ, что практически связывать систему пошлины съ системою желѣзнорожныхъ тарифовъ едвали не имѣло-бы послѣдствіемъ утрату руководящихъ началъ какъ одной такъ и другой системы. Въ этой связи, впрочемъ, и нѣтъ надобности, ибо пошлинѣ всегда возможно дать такой размѣръ, при которомъ она, при всякомъ пониженіи цѣны товара на рынкѣ назначенія, достигала-бы цѣлей, имѣвшихся въ виду при ея установленіи. Наконецъ, иностранные товары, какъ мы увидимъ ниже, доставляются въ Имперію въ большей массѣ водяными путями. Почему свобода дѣйствія водяныхъ перевозочныхъ предпріятій, при стѣсненіи желѣзныхъ

дорогъ, имѣла-бы результатомъ нанесеніе ущерба желѣзнымъ дорогамъ, а слѣдовательно и казнѣ, въ пользу преимущественно иностраннаго судоходства и безъ существенныхъ выгодъ для туземнаго производства. Но если мы признаемъ упреки, дѣлаемые русскимъ желѣзнымъ дорогамъ въ томъ, что онѣ нарушаютъ виды таможенной политики малоосновательными, то этимъ мы не отрицаемъ другаго факта, также служащаго предметомъ нападокъ на русскія желѣзныя дороги, а именно, что онѣ часто возятъ иностранные товары дешевле соотвѣтствующихъ товаровъ русскаго производства, хотя подобный образъ дѣйствія желѣзныхъ дорогъ, въ значительной степени, оправдывается обстоятельствами, отъ нихъ независящими.

Мы отпускаемъ заграницу преимущественно сырье, т. е. грузы громоздкіе, а получаемъ издѣлія т. е., менѣе громоздкіе предметы; поэтому въ обратныхъ направленіяхъ перевозки, отъ сухопутныхъ и морскихъ границъ, постоянно двигаются, въ значительномъ количествѣ, порожніе вагоны, провозъ въ коихъ иностраныхъ грузовъ, какъ это мы объяснили ранѣе, стоитъ весьма мало, несравненно менѣе провоза отечественныхъ грузовъ, идущихъ большею частью въ прямомъ направленіи. Одного этого обстоятельста, по теоріи тарифныхъ

реформаторовъ, желающихъ установленія провозныхъ цѣнъ по элементамъ стоимости производства желѣзнодорожной промышленности, было-бы достаточно для полнаго оправданія въ этомъ случаѣ образа дѣйствія желѣзныхъ дорогъ, хотя такое оправданіе стоитъ въ прямомъ противорѣчіи съ желаніемъ и требованіемъ тѣхъ же господъ покровительствовать желѣзнодорожными тарифами отечественному производству. Но мы уже объяснили общую несостоятельность этой теоріи. Согласно же здравой тарифной теоріи, основанной на законѣ спроса и предложенія, указанное обстоятельство, само по себѣ, еще не вынуждаетъ желѣзныя дороги возить иностранные грузы дешевле отечественныхъ, но даетъ имъ только возможность это сдѣлать при конкурренціи. Въ дѣйствительности конкурренція по перевозкѣ международныхъ грузовъ достигаетъ особаго напряженія, несравненно болѣе сильнаго чѣмъ во внутренемъ движеніи, что и приводитъ желѣзныя дороги къ тарифнымъ пониженіямъ на международные грузы. При этомъ пониженія на иностранные грузы, идущіе въ обратномъ направленіи, иногда бываютъ болѣе значительными, нежели на отечественные международные грузы, слѣдующіе въ прямомъ направленіи, именно потому, что то или другое направленіе

первыхъ грузовъ зависитъ отъ иностранцевъ, которые всячески возбуждаютъ соперничество, между разными путями перевозки, тогда какъ направленіе грузовъ втораго рода зависитъ отъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ и отправителей, между которыми соперничество болѣе ограничено. Изъ изложеннаго слѣдуетъ, что вопросъ о тарифныхъ пониженіяхъ на международные грузы, находится въ связи съ общимъ вопросомъ о регулированіи конкурренцій между дорогами, о которыхъ мы говорили ранѣе. Когда послѣдній вопросъ болѣе или менѣе созрѣетъ, иначе говоря, когда конкурренціямъ между дорогами будетъ дана опредѣленная организація, то несомнѣнно, что и тарифы на иностранные грузы постепенно повысятся. Тѣмъ не менѣе, мы думаемъ, что, не смотря на эти повышенія, желѣзнодорожные тарифы для международныхъ грузовъ, во многихъ случаяхъ, будутъ все такіе ниже, нежели для внутреннихъ и причиною тому будутъ служить другаго рода конкурренціи, (кромѣ соперничества русскихъ дорогъ, между собою), которыя, во всякомъ случаѣ, для международныхъ грузовъ будутъ болѣе интенсивны, нежели для внутреннихъ. Изъ этого рода соперничествъ главную роль играетъ морское судоходство. Возьмемъ для примѣра центръ русской центральной

торговли—Москву. Иностранные грузы могутъ дойти туда прямо желѣзными дорогами по сухопутной границѣ, но могутъ прослѣдовать туда также черезъ всѣ Балтійскіе порты, начиная отъ Кенигсберга (1461 верста до Москвы) и кончая Петербургомъ (603 версты). Возьмемъ Харьковъ. Иностранный грузъ можетъ дойти до этого центра торговли юго-восточной полосы Россіи черезъ сухопутную границу и почти черезъ всѣ главные порты Чернаго, Азовскаго и Балтійскаго морей. Въ каждый портовый рынокъ, напримѣръ: Петербургъ, Одессу, иностранный грузъ можетъ дойти прямо моремъ или желѣзными дорогами. Чтобы судить, на сколько велика конкурренція судоходства, достаточно сказать, что изъ общаго количества иностранныхъ грузовъ, ввозимыхъ въ Россію по Европейской границѣ, около *70% доставляется нынѣ моремъ*. Вслѣдствіе такого положенія вещей, по нашему убѣжденію, роль правительства въ вопросѣ уравновѣшиванія тарифовъ на иностранные и отечественные грузы покуда должна ограничиваться внимательнымъ контролемъ, дабы не допускать такихъ тарифныхъ пониженій на иностранные товары, противъ тарифовъ на соотвѣтствующіе отечественные грузы, которыхъ дѣйствительно возможно избѣжать, не уменьшая доходности до-

рогъ. Но для такого контроля необходимо болѣе явственное соотвѣтствіе между тарифами на международные и внутренніе грузы. Необходимо, чтобы, въ томъ и другомъ случаѣ, общая тарифная схема была однообразна и чтобы пониженія, допускаемыя для иностранныхъ грузовъ, числились только въ спеціальныхъ тарифахъ. Изъ этого общаго правила исключенія могутъ допускаться только въ особо-уважительныхъ случаяхъ. При нынѣже существующей системѣ, практикуемой въ нѣкоторыхъ международныхъ сообщеніяхъ, когда вся тарифная схема для международныхъ грузовъ совершенно отлична отъ схемы для внутреннихъ, сравненіе тарифовъ часто дѣлается невозможнымъ и всегда практически крайне сложнымъ. Мы увѣрены, что къ предлагаемому порядку веденія тарифнаго дѣла не можетъ встрѣчаться серьезныхъ препятствій и рѣшительно не видимъ никакого основанія, почему русскія дороги должны руководствоваться иностранными схемами, а иностранцы не могутъ точно также руководствоваться русскими. Впрочемъ, этотъ вопросъ практически можетъ совершенно удобно разрѣшаться смѣшанными тарифами прямыхъ сообщеній, въ которыхъ русскія схемы могутъ дѣйствовать на протяженіи русскихъ дорогъ, а иностранныя на иностранныхъ.

Такіе тарифы уже примѣняются съ успѣхомъ въ нѣкоторыхъ сообщеніяхъ.

Достоинъ вниманія тотъ фактъ, что въ то время когда вопросъ о дешевизнѣ тарифовъ на иностранные товары обращаетъ на себя вниманіе даже оффиціальныхъ органовъ, иногда возможныя, по условіямъ спроса и предложенія, повышенія провозныхъ цѣнъ на эти товары ограничиваются, законоположеніями установленными, высшими тарифными нормами. Казалось-бы, что въ особенности для иностранныхъ международныхъ грузовъ, уже нѣтъ никакой надобности въ высшихъ тарифныхъ нормахъ. Впрочемъ, эти предѣльныя нормы и для международныхъ грузовъ, слѣдующихъ изъ Россіи, также имѣютъ часто послѣдствіемъ уменьшеніе доходности русскихъ дорогъ въ пользу иностранныхъ дорогъ и параходствъ. Положимъ, напримѣръ, что изъ какого-либо мѣста Имперіи А желаютъ отправить грузъ заграницу въ пунктъ Б и что условія спроса и предложенія дозволяютъ назначить провозную плату въ 40 коп. съ пуда. Изъ этихъ 40 коп., сообразно условіямъ коммерческой справедливости, стороны соглашатся, чтобы 20 коп. поступили въ пользу русскихъ дорогъ, а 20 въ пользу иностранныхъ перевозочныхъ предпріятій. Но часто случается, что предѣльныя тарифныя

нормы не дозволяютъ русскимъ дорогамъ взять болѣе 15 коп. и такимъ образомъ онѣ теряютъ 5 коп. только вслѣдствіе существованія высшихъ тарифныхъ нормъ и эти 5 копѣекъ могутъ идти въ пользу иностранныхъ перевозочныхъ предпріятій. Возьмемъ другой примѣръ и предположимъ, что какой-либо грузъ изъ пункта Имперіи А, лежащаго около границы (Кишиневъ), можетъ дойти до иностраннаго пункта Б (Галацъ), преимущественно по русскимъ дорогамъ черезъ (Бендеры) или же преимущественно по иностраннымъ (черезъ Яссы). Русскимъ дорогамъ въ такомъ случаѣ приходится вести конкурренцію съ иностранными дорогами и иногда эта конкурренція можетъ сдѣлаться невозможою потому, что высшія тарифныя нормы ограничиваютъ провозную плату по наименьшему протяженію русскихъ дорогъ (черезъ Яссы), или же приходится, ради конкурренцій иностранныхъ дорогъ, (по существу дѣла легко устранимой) сильно понижать русскіе тарифы по наибольшему протяженію (черезъ Бендеры). Подобныя явленія встрѣчаются на практикѣ очень часто. Такимъ образомъ мы видимъ, что высшія тарифныя нормы русскихъ дорогъ вообще для международныхъ грузовъ большею частью служатъ вовсе не русскимъ интересамъ.

Кромѣ вопроса о покровительствѣ желѣзнодорожными тарифами отечественному производству, въ послѣдніе годы начали говорить о такомъ же покровительствѣ русскимъ портамъ, то есть, объ вспоможеніи желѣзнодорожными тарифами русскимъ портамъ конкуррировать съ наравленіями черезъ сухопутную границу. Мы должны признаться, что въ такой тенденціи, вѣроятно во многомъ основанной на недоразумѣніи, видимъ во всякомъ случаѣ преувеличеніе важности вопроса. Мы полагаемъ, что многіе, говоря о необходимости покровительства русскимъ портамъ, думаютъ, что этимъ путемъ протежируются русское производство, или, по крайней мѣрѣ, интересы русскаго торговаго флота. Но въ дѣйствительности дѣло сводится на покровительство портовымъ фирмамъ, занимающимся торговлею, большею частію, на коммисіонерскихъ основаніяхъ и при этомъ часто фирмамъ иностраннымъ. Нѣкоторыя же иностранныя портовыя фирмы, какъ мы можемъ указать на примѣры, повѣдуя о необходимости покровительства русскому порту до наживы капиталовъ, затѣмъ удаляются во свояси.

Что вопросъ о покровительствѣ рускимъ портамъ совсѣмъ не означаетъ покровительство русскимъ товарамъ,—это ясно само собою, такъ какъ

иностранные грузы проникаютъ въ Россію не только черезъ сухопутную границу, но и черезъ русскіе порты. Напротивъ, можно думать, что покровительство русскимъ портамъ представляетъ собою, при настоящемъ положеніи внѣшней торговли, косвенное покровительство ввозу иностранныхъ товаровъ, а слѣдовательно можетъ привести къ стѣсненію русскаго производства.

Мы указали уже, что около 70% ввоза иностранныхъ товаровъ (по Европейской границѣ) совершается черезъ русскіе порты. Если же принять во вниманіе, что нѣкоторые товары изъ мѣстъ, лежащихъ около сухопутной границы, не могутъ ввозиться иначе какъ сухимъ путемъ, и что ввозъ государствъ, соприкасающихся съ этой границей, приблизительно на 10% болѣе общаго ввоза по сухопутной границѣ, то можно сказать, что иностранные товары, которые, сообразно стоимости провоза, могли-бы къ намъ слѣдовать черезъ сухопутную границу или черезъ порты,—почти всецѣло ввозятся въ Россію черезъ эти послѣдніе. Это явленіе основано на томъ, что пароходы, приходя въ порты за русскими громоздкими товарами и привозя съ собою иностранные, менѣе громоздкіе предметы, всегда имѣютъ много свободнаго мѣста, пополняемаго баластомъ, а потому,

въ силу конкурренціи, могутъ весьма сильно понижать свои тарифы на привозъ иностранныхъ продуктовъ. Пароходныя компаніи этими пониженіями на чужеземные грузы увлекли и желѣзныя дороги, примыкающія къ портамъ. Извѣстно, что самыя низкія провозныя цѣны желѣзныхъ дорогъ на иностранные грузы, большою частью, заключаются въ такъ называемыхъ, заморскихъ тарифахъ, которые содержатъ въ себѣ какъ фрахты пароходствъ, такъ и русскихъ желѣзныхъ дорогъ отъ иностранныхъ портовъ до русскихъ внутреннихъ рынковъ. Тарифы эти въ Россіи впервые были созданы дорогами, прилегающими къ Балтійскимъ портамъ. До какихъ размѣровъ пониженіе пароходныхъ фрахтовъ при необходимости можетъ доходить, ясно изъ того, что иностранные пароходы привозятъ въ русскіе европейскіе порты баласту около 40% общей нагрузки и потому вмѣсто этого баласта, около 100 милліоновъ пудовъ, *) имъ выгодно привозить товары хотябы почти даромъ. Съ увеличеніемъ отправки изъ портовъ, число судовъ, туда прибывающихъ, будетъ пропорціонально увеличиваться, а вмѣстѣ съ тѣмъ

---

*) Суда нагружаются баластомъ съ цѣлью увеличенія ихъ вѣса, для приданія имъ надлежащей устойчивости.

будетъ увеличиваться количество баласта, ими привозимаго, иначе говоря, подъ вліяніемъ конкурренціи, могутъ постоянно понижаться фрахты на привозимые изъ заграницы въ русскіе порты иностранные товары. Вѣдь не даромъ-же до 1868 года, т. е. до времени усиленнаго господства въ средѣ вліятельныхъ сферъ тенденцій къ свободѣ внѣшней торговли, у насъ дѣйствовала система разностныхъ (дифференціальныхъ) таможенныхъ пошлинъ, въ силу которой пошлины съ морскаго ввоза были *выше* нежели съ сухопутнаго. Итакъ покровительство русскимъ портамъ совсѣмъ не выражаетъ собою покровительства отечественному производству. Можно скорѣе думать, что такое покровительство будетъ оказывать извѣстное вліяніе на облегченіе ввоза иностранныхъ продуктовъ, а слѣдовательно и на стѣсненіе русскаго производства.

Посмотримъ теперь: протежированіе русскихъ портовъ желѣзнодорожными тарифами—выражаетъ ли собою покровительство русскому флоту? Въ 1876 года численность флота главныхъ Европейскихъ державъ была такова: *)

---

*) Сравнительная Статистика Россіи. Янсона 1878 г.

	Число судовъ въ тысячахъ.	Вмѣстимость въ тысячахъ тоннъ.
Соединеннаго Королевства.	25.5	6190
Италіи.	20	1032
Норвегіи.	7.5	1245
Франціи.	6	896
Германіи	4.6	1068
Россіи	3.5	530

На русскихъ судахъ привозится въ русскіе европейскіе порты около 15% всего количества груза, привозимаго въ тѣ-же порты на судахъ, какъ русскихъ, такъ и иностранныхъ. Изъ этихъ данныхъ очевидно, что, покровительствуя желѣзнодорожными тарифами русскій флотъ, будутъ въ дѣйствительности протежировать главнымъ образомъ флотъ иностранный. Иногда говорятъ: потому именно, что нынѣ русскій торговый флотъ, сравнительно ничтоженъ,—и нужно покровительствовать желѣзнодорожными тарифами русскимъ портамъ, такъ какъ тогда разовьется и флотъ. Такое разсужденіе равносильно предположенію наивнаго хозяина, который вообразилъ-бы что, увеличивая количество земли подъ посѣвъ, но не производя самаго посѣва, можно увеличить количество сбора плодовъ. Для развитія русскаго торговаго флота необходимы покровительственныя

мѣры, направленныя непосредственно на этотъ флотъ, а не вообще на судоходство, какъ русское, такъ и иностранное. Всякое покровительство флоту вообще, понятно, будетъ благопріятнѣе дѣйствовать на развитіе окрѣпшаго иностраннаго судоходства, нежели на процвѣтаніе русскаго флота, находящагося въ первичномъ фазисѣ своего развитія. Исторіи извѣстно, какими именно покровительственными мѣропріятіями Кромвелль и Кольберъ развили свои отечественныя морскія силы. Но международные торговые трактаты устраняютъ для Россіи испытанный на западѣ путь къ развитію флота. Составленные, вѣроятно, подъ вліяніемъ ученій Манчестерской школы, трактаты эти не допускаютъ въ системѣ русскихъ пошлинъ и податей никакихъ преимуществъ русскому флагу передъ иностраннымъ и предоставляютъ младенческій русскій флотъ свободной борьбѣ съ созрѣвшимъ чужеземнымъ судоходствомъ. Вотъ, напримѣръ, соотвѣтствующія статьи изъ трактата о торговлѣ и мореплаваніи Россіи съ Великобританіей, которыя, приблизительно въ томъ-же видѣ, повторяются и въ трактатахъ съ другими государствами: *)

*) Собраніе нынѣ дѣйствующихъ торговыхъ трактатовъ Россіи съ иностранными державами Граціанскаго. 1877 г.

Статья V.

„Всякаго рода товары и предметы торговли, произведенія земли или промышленности, какъ Государства и владѣній Его Величества Императора Всероссійскаго, такъ и всякой другой страны, нынѣ дозволенные или которые впредь будутъ дозволены къ привозу въ порты Соединеннаго Королевства Великобританіи и Ирландіи и его владѣній на Великобританскихъ судахъ, будутъ равнымъ образомъ дозволены къ привозу туда на Россійскихъ судахъ, не платя иныхъ или большихъ пошлинъ, подъ какимъ бы то ни было наименованіемъ, кромѣ тѣхъ, какія взимались-бы, еслибъ эти товары и предметы торговли были перевезены на Великобританскихъ судахъ; и взаимно всякаго рода товары и предметы торговли, произведенія земли или промышленности, какъ Соединеннаго Королевства Великобританіи и Ирландіи и его владѣній, такъ и всякой другой страны, нынѣ дозволенные или которые впредь будутъ дозволены къ привозу въ порты Государства и владѣній Его Величества Императора Всероссійскаго на Россійскихъ судахъ, будутъ равнымъ образомъ дозволены къ привозу туда на Великобританскихъ судахъ, безъ платежа иныхъ или большихъ пошлинъ,

подъ какимъ бы то ни было наименованіемъ, кромѣ тѣхъ, какія взимались-бы, еслибъ эти товары и предметы торговли были перевезены на Россійскихъ судахъ. Это взаимное равенство будетъ соблюдаемо независимо отъ того, изъ какого мѣста товары или предметы торговли привозятся, прямо ли изъ мѣста ихъ происхожденія или изъ какой-либо другой страны. Равнымъ образомъ будетъ соблюдаться совершенное равенство относительно вывоза, такъ что, при вывозѣ какого-либо предмета, нынѣ дозволеннаго или который впредь будетъ дозволенъ къ вывозу въ Государствѣ и во владѣніяхъ каждой изъ обѣихъ высокихъ договаривающихся сторонъ, будутъ взиматься одинаковыя вывозныя пошлины и предоставляться одинаковыя преміи и возвраты пошлинъ, безъ различія, будетъ ли вывозъ оныхъ производиться на Россійскихъ или на Великобританскихъ судахъ и куда бы оные ни назначались, въ портъ ли другой договаривающейся стороны или въ портъ какой-либо иной державы".

Статья VI.

„Въ портахъ одной изъ договоривающихся Державъ не будетъ налагаться на суда другой ни-

какихъ ластовыхъ, портовыхъ, лоцманскихъ, маячныхъ, карантинныхъ, ниже другихъ подобныхъ или соотвѣтственныхъ пошлинъ какого бы то ни было рода или подъ какимъ бы то ни было наименованіемъ, взимаемыхъ отъ имени или въ пользу правительства, должностныхъ или частныхъ лицъ, цеховъ или какихъ-либо учрежденій, которыя не налагались-бы равнымъ образомъ и при одинаковыхъ условіяхъ на туземныя суда вообще, такъ какъ намѣреніе обѣихъ высокихъ договаривающихся сторонъ состоитъ въ томъ, чтобы, за исключеніемъ нѣкоторыхъ мѣстныхъ изъятій, которыми пользуется съ давняго времени мореплаваніе нѣкоторыхъ портовъ Соединеннаго Королевства Великобританіи и Ирландіи, въ обоюдныхъ ихъ Государствахъ и владѣніяхъ не существовало относительно вышеупомянутыхъ пошлинъ никакой привилегіи и никаго преимущества, благопріятствующаго исключительно туземному флагу, во вредъ флагу другой договаривающейся стороны. Это равенство будетъ взаимно примѣняться къ обоюднымъ судамъ безъ различія порта или мѣста, откуда они приходятъ и ихъ назначенія при отплытіи“.

Статья VII.

„Во всемъ, что касается размѣщенія, нагрузки и разгрузки судовъ въ портахъ, басейнахъ, докахъ, на рейдахъ или въ рѣкахъ обоихъ Государствъ, не будетъ предоставляемо туземнымъ судамъ никакихъ преимуществъ, которыя не были бы равнымъ образомъ предоставлены судамъ другаго Государства, такъ какъ намѣреніе высокихъ договаривающихся сторонъ заключается въ томъ, чтобы и въ этомъ отношеніи обоюдныя ихъ суда только пользовались совершеннымъ равенствомъ“.

Очевидно, что составители трактатовъ исходили изъ высшихъ началъ равноправности, допуская фикцію, что силы обѣихъ сторонъ равны. При такомъ положеніи вещей, покровительство портовъ желѣзнодорожными тарифами равносильно субсидированію главнымъ образомъ иностраннаго флота доходностью русскихъ дорогъ, или иначе говоря, податями, служащими источникомъ къ ежегодному покрытію желѣзнодорожнаго дефицита. Такое покровительство имѣло-бы еще какое-либо оправданіе, еслибы оно относилось къ тарифамъ на грузы, перевозимые исключительно русскими судами. Но условія торговли, въ громадномъ большинствѣ случаевъ, технически не допускаютъ такого уст-

ройства тарифовъ. Во всякомъ-же случаѣ подобная мѣра, сравнительно съ тѣми, которыя дѣйствительно могли-бы развить русскій торговый флотъ, представляла-бы собою каплю въ стаканѣ воды. И такъ, покровительство желѣзнодорожными тарифами русскихъ портовъ не выражаетъ также протежированіе русскаго флота. Слѣдовательно, въ дѣйствительности, оно выражало-бы собою только непосредственное покровительство портовымъ торговымъ фирмамъ, въ томъ числѣ и фирмамъ иностраннымъ. Но почему эти фирмы заслуживаютъ большаго поощренія нежели купцы и вообще лица, заинтересованныя въ торговлѣ черезъ сухопутную границу? Почему ради барышей этихъ фирмъ стѣснять русскихъ производителей или потребителей въ направленіи своихъ продуктовъ по тѣмъ путямъ, которые для нихъ оказываются наиболѣе выгодными?... Такимъ образомъ мы думаемъ, что, при настоящемъ положеніи дѣла,—покровительство русскихъ портовъ желѣзнодорожными тарифами представляло-бы собою непроизводительное выбрасываніе денегъ и преимущественно изъ кармана государственной казны.

Мы прежде видѣли, что, при возможности направленія грузовъ по различнымъ путямъ, на основаніи принципа сохраненія при конкурренціяхъ

хозяйственныхъ силъ страны, надлежало-бы направлять грузы по тѣмъ направленіямъ, которыя даютъ государству наибольшій чистый доходъ. Если направлять грузы къ русскимъ портамъ, то этотъ принципъ во многихъ случахъ естественно будетъ нарушенъ и дефицитъ, отъ того происходящій, будетъ покрываться главнымъ образомъ платежами казны по гарантіи желѣзнодорожныхъ акцій и облигацій. Дефицитъ этотъ будетъ далеко не незначительный,—во всякомъ случаѣ милліонный, ибо, вслѣдствіе очертанія нашихъ Европейскихъ границъ, разстоянія къ сухопутнымъ границамъ, вообще говоря, длиннѣе нежели къ морскимъ. А потому, если уже допускать насильственное направленіе грузовъ въ томъ или другомъ направленіи, устраняя дѣйствіе силы конкурренціи, то, съ точки зрѣнія интересовъ государственной казны, руководствуясь принципомъ сохраненія хозяйственныхъ силъ, надлежало-бы во многихъ случаяхъ стараться уменьшить движеніе къ портамъ въ пользу направленія къ сухопутной границѣ.

Итакъ, мы признаемъ, что желѣзнодорожные тарифы должны покровительствовать отечественному производству, но имѣя въ виду громадныя приплаты государственной казны по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ,—думаемъ, что этотъ вопросъ не

можетъ получить желательнаго развитія въ ближайшемъ будущемъ. По нашему глубокому убѣжденію, современное положеніе желѣзнодорожнаго вопроса въ Россіи, прежде всего и главнымъ образомъ требуетъ принятія разумныхъ мѣръ къ устраненію желѣзнодорожнаго дефицита, а слѣдовательно, къ поднятію доходности дорогъ и къ уменьшенію ихъ расходовъ. Уменьшеніе этого дефицита можетъ значительно повліять на улучшеніе нашего финансоваго положенія, а слѣдовательно, на поправленіе нашего курса. Въ свою очередь, съ постепеннымъ исправленіемъ курса, будетъ удешевляться сооруженіе новыхъ дорогъ и эксплоатація существующихъ и уменьшаться тяжесть, лежащая нынѣ на дорогахъ по уплатѣ процентовъ и погашеній на металлическія облигаціи и акціи. Когда мы уравновѣсимъ нашъ желѣзнодорожный государственный балансъ, тогда желѣзнодорожному дѣлу откроется широкая перспектива. Тогда будетъ возможно разсчитывать на энергическое сооруженіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ, въ особенности въ богатѣйшихъ и обширнѣйшихъ нашихъ владѣніяхъ, которыя безъ такихъ дорогъ, соединяющихъ ихъ съ торговыми центрами Европейской Россіи, находятся въ паралитическомъ состояніи и не производятъ десятой доли тѣхъ богатствъ, которыя

они могли-бы создать. Тогда получится возможность энергически двинуть вопросъ о сооруженіи подъѣздныхъ путей, безъ которыхъ такъ сильно тормозится развитіе торговли и промышленности. Дальнѣйшее развитіе сѣти русскихъ дорогъ окажетъ въ свою очередь значительное вліяніе на поднятіе доходности всей сѣти и принесетъ несомнѣнно гораздо болѣе существенной пользы промышленности и торговлѣ, нежели покровительство желѣзнодорожными тарифами отечественному производству на существующей сѣти, безъ ея усовершенствованія и необходимаго развитія. Когда желѣзныя дороги будутъ жить на свой счетъ, а не питаться податями, собираемыми преимущественно съ относительно неимущей массы народа, тогда можетъ выступить на очередь, во всемъ своемъ объемѣ, не только вопросъ о покровительствѣ желѣзнодорожными тарифами отечественному производству, но еще гораздо болѣе важный и можно думать болѣе неотложный вопросъ, о покровительствѣ желѣзнодорожными тарифами неимущихъ классовъ, т. е. о пониженіи тарифовъ для передвиженія бѣднѣйшихъ, а также о пониженіи тарифовъ на всѣ продукты, составляющіе предметъ первой необходимоети для массы населенія. Нельзя, между прочимъ, не отмѣтить здѣсь того замѣчательнаго явленія, служащаго ха-

рактеристическимъ указаніемъ, чьи голоса у насъ болѣе всего ратуютъ за реформы въ дорожныхъ тарифахъ, что первый вопросъ о покровительствѣ тарифами русскому производству возбуждается въ прессѣ и различныхъ общественныхъ собраніяхъ довольно часто, между тѣмъ, какъ второй (о покровительствѣ бѣднѣйшей массѣ населенія) до настоящаго времени, интересовалъ преимущественно только правительственные органы, которые, какъ это мы видѣли ранѣе, и сдѣлали нѣсколько попытокъ къ возложенію на желѣзныя дороги обязанностей по пониженію тарифовъ на предметы первой неодходимости. Но пока желѣзнодорожная промышленность даетъ дефициты, то врядъ-ли возможно разсчитывать этими дефицитами покровительствовать въ широкихъ размѣрахъ отечественной промышленности и торговлѣ, и въ особенности такую, какъ напримѣръ, сахарные заводы, многіе желѣзные заводы и мануфактурныя фабрики, дающія уже и теперь отъ 10 до 50 процентовъ дивиденда въ годъ.

Этимъ мы оканчиваемъ разсмотрѣніе, въ главныхъ чертахъ, предѣловъ необходимаго, при настоящемъ положеніи желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, государственнаго вмѣшательства, въ тарифную область. Само собою разумѣется, что эти

предѣлы должны расширяться или съуживаться сообразно обстоятельствамъ времени и мѣста.

Въ заключеніе считаемъ небезполезнымъ коснуться, хотя въ нѣсколькихъ словахъ, еще одного вопроса, имѣющаго нѣкоторую связь съ настоящей работой, тѣмъ болѣе, что вопросъ этотъ легко уясняется всѣмъ предыдущемъ изложеніемъ. Мы хотимъ выяснить, какое направленіе должны бы были, въ интересахъ государства, принять тарифы, въ случаѣ эксплоатаціи сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ правительствомъ? Дѣлая теоретическое предположеніе объ эксплоатаціи всей сѣти желѣзныхъ дорогъ правительствомъ, мы тѣмъ не менѣе должны сказать, что къ такой эксплоатаціи, при настоящихъ административныхъ традиціяхъ, мы видимъ практическія, трудно преодолимыя затрудненія, разсмотрѣніе которыхъ потребовало-бы особаго изложенія. Отвѣчая на поставленный вопросъ, прежде всего, очевидно, что такъ какъ русская сѣть даетъ значительный дефицитъ, то правительство было-бы вынуждено устанавливать тарифы, руководствуясь закономъ спроса и предложенія, такъ какъ мы знаемъ, что провозная плата, установленная согласно этому закону, даетъ наибольшій чистый доходъ. Но еслибы даже и не было дефицита, то и тогда правительственная экс-

плоатація была-бы вынуждена руководствоваться этимъ закономъ, ибо, какъ уже мы видѣли, этотъ законъ наилучшимъ образомъ удовлетворяетъ общимъ требованіямъ торговли и промышленности. Нужно думать, что правительство, эксплоатируя желѣзнодорожную сѣть, конечно, не будетъ стѣснять себя предѣльными тарифными нормами. Затѣмъ несомнѣнно, какъ это мы также объяснили ранѣе, что съ сліяніемъ всей сѣти желѣзныхъ дорогъ въ рукахъ одного хозяина, легко устраняется часть конкурренцій, вліяющихъ на чрезмѣрную дешевизну тарифовъ, а именно—соперничество между дорогами, вслѣдствіе чего явится возможность поднять нѣкоторые тарифы. Въ результатѣ доходность желѣзныхъ дорогъ могла-бы довольно значительно увеличиться. Но все-таки, до тѣхъ поръ, пока не исчезъ-бы ежегодный желѣзнодорожный дефицитъ, чего во всякомъ случаѣ нельзя сдѣлать скоро, правительство не могло-бы оказывать желѣзнодорожными тарифами серьезнаго покровительства отечественной торговлѣ и промышленности. Для того нужно совсѣмъ не такое финансовое положеніе, въ которомъ мы теперь находимся. Въ результатѣ правительственная эксплоатація была-бы вынуждена держаться, вообще говоря, тѣхъ-же принциповъ и той же системы,

которыхъ нынѣ придерживаются частныя Общества и которыя, (оставляя, разумѣется, въ сторонѣ злоупотребленія или результаты неразумнаго или неумѣлаго распоряженія дѣломъ), въ общемъ смыслѣ оправдываются какъ практикой, такъ и научными данными. Такимъ образомъ, прицины желѣзнодорожныхъ тарифовъ, нами представленные, относятся одинаково какъ къ частной, такъ и къ правительственной эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.

XI. Заключенія. Подведемъ итоги нашей работы:

1) Желѣзнодорожные тарифы должны регулироваться по закону спроса и предложенія.

а) Провозныя цѣны, опредѣленныя свободнымъ дѣйствіемъ закона спроса и предложенія, обезпечиваютъ желѣзнымъ дорогамъ наибольшій чистый доходъ.

б) Размѣръ капиталовъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ не имѣетъ вліянія на размѣры провозныхъ цѣнъ, а слѣдовательно и на тарифы.

в) Съ уменьшеніемъ расходовъ эксплоатаціи, собственный интересъ желѣзныхъ дорогъ заставляетъ ихъ стремиться къ уменьшенію провозныхъ цѣнъ.

г) Чѣмъ болѣе товаръ способенъ къ расширенію своего потребленія, тѣмъ желѣзнымъ дорогамъ бываетъ выгоднѣе держать на него болѣе низкій тарифъ. Вслѣдствіе этого, товары болѣе цѣнные перевозятся часто дороже нежели менѣе цѣнные.

д) Тарифныя единицы: разстояніе, вѣсъ и объемъ являются въ тарифахъ, какъ внѣшній элементъ, для выраженія размѣра цѣны провоза, при данныхъ условіяхъ перевозки и единицы эти, сами по себѣ, по существу, не обусловливаютъ размѣра провозныхъ цѣнъ при всякихъ условіяхъ, при которыхъ перевозка можетъ совершаться. Разстояніе перевозки, вѣсъ и объемъ груза вліяютъ по существу на размѣръ провозныхъ цѣнъ только по вліянію этихъ элементовъ на расходы производства.

е) Расходы производства вліяютъ на тарифы только по вліянію ихъ на одинъ изъ факторовъ цѣны провоза, а именно на предложеніе. Вообще говоря, провозныя цѣны не должны понижаться ниже расходовъ производства.

2) Практически нельзя опредѣлить расходы съ пудо-версты, вызываемые перевозкою даннаго груза, ибо такого расхода въ дѣйствительности не существуетъ. Существуютъ только валовые рас-

ходы, производимые данной желѣзной дорогой. Среднія пудо-верстныя нормы, принимаемыя на практикѣ за дѣйствительные расходы производства, во всякомъ случаѣ, опредѣляются проблематически. Такія нормы могутъ служить только элементами при сужденіи о выгодности или убыточности необходимыхъ тарифныхъ пониженій. Послѣдовательное, систематическое изученіе колебанія чистаго дохода подъ вліяніемъ дѣйствія различныхъ тарифовъ можетъ дать болѣе или менѣе опредѣленное понятіе о дѣйствіи тарифныхъ пониженій на результаты эксплоатаціи. При такомъ изученіи необходимыя и желательныя тарифныя пониженія на новые грузы не представляютъ серьезнаго риска. Предѣломъ тарифныхъ пониженій можетъ служить расходъ передвиженія такого груза, который двигается при условіяхъ вызывающихъ наименьшія затраты. Эти предѣлы, во всякомъ случаѣ, несравненно ниже пудо-верстныхъ среднихъ нормъ, принимаемыхъ нынѣ русскими дорогами за эксплоатаціонные расходы. Способъ опредѣленія расходовъ производства по періодическихъ расностямъ дѣйствительныхъ расходовъ, можетъ дать довольно опредѣленное понятіе о расходахъ, дѣйствительно вызываемыхъ новыми грузами.

3) Государственное вмѣшательство въ

область желѣзнодорожныхъ тарифовъ, съ цѣлью ограниченія сферы свободнаго дѣйствія закона спроса и предложенія, необходимо тогда, когда это явственно вызывается государственными потребностями или защитою интересовъ слабыхъ. Предѣлы такого вмѣшательства, подсказываемые благоразуміемъ, должны зависѣть отъ условій времени и мѣста.

а) Существующій правительственный контроль надъ желѣзнодорожными тарифами является необходимымъ во избѣжаніе возможныхъ злоупотребленій. Желательно усиленіе контроля надъ тарифами со стороны общества при помощи гласности. Существенный шагъ впередъ въ области контроля будетъ заключаться въ приданіи тарифамъ большей общеизвѣстности и доступности. Необходимо систематическое изданіе тарифныхъ сборниковъ. Только тѣ тарифы должны признаваться дѣйствующими, которые помѣщены въ этихъ сборникахъ или въ послѣдовательныхъ къ нимъ приложеніяхъ. Опубликованіе тарифовъ въ сборникахъ должно дѣлаться до введенія ихъ въ дѣйствіе, по возможности заблаговременно.

б) Необходимо стремиться къ установленію передъ тарифами полнаго равенства всѣхъ и каж-

даго. Недостаточно, чтобы однѣ и тѣже объявленныя въ тарифахъ цѣны примѣнялись для всѣхъ безъ исключенія при одинаковыхъ условіяхъ перевозки, но необходимо еще, чтобы эти условія были по возможности фактически доступны для большинства отправителей. Поэтому желательно, чтобы по вагонные тарифы устанавливались только для такихъ товаровъ, которые обыкновенно перевозятся, или безъ затрудненія для дѣйствительныхъ отправителей могутъ перевозиться повагонно, и чтобы рефакціонные (опубликованые) тарифы, послѣ годоваго срока, уничтожались или обращались въ общіе. Примѣненіе одной и той-же провозной цѣны для товаровъ одного и того-же наименованія между одними и тѣми же пунктами представляетъ формулу, наиболѣе способную водворять равномѣрность передъ тарифами.

в) Ограниченіе прибыли желѣзнодорожныхъ предпріятій непосредственнымъ опредѣленіемъ ея размѣровъ цѣлесообразнѣе ограниченія ея посредствомъ установленія высшихъ тарифныхъ нормъ. Дѣйствующая система высшихъ нормъ увеличиваетъ государственный желѣзнодорожный дефицитъ, а потому требуетъ отмѣны или существеннаго видоизмѣненія.

г) Желѣзнодорожный дефицитъ вызываетъ необходимость регулированія соперничества между желѣзными дорогами. Ниспія тарифныя нормы не могутъ разрѣшить эту задачу. Уменьшеніе численности желѣзнодорожныхъ обществъ, при соотвѣтствующемъ распредѣленіи желѣзныхъ дорогъ между ними, способно уменьшить соперничество и возвысить доходность дорогъ. Необходимо содѣйствовать установленію организаціи, которая была-бы способна регулировать конкурренціи на третейскихъ началахъ. Принципъ сохраненія при конкурренціяхъ хозяйственныхъ силъ страны теоретически правиленъ и практическое примѣненіе его желательно.

д) Покровительство желѣзнодорожными тарифами отечественной промышленности и торговлѣ желательно, но тарифныя пониженія для проѣзда неимущихъ, а также на перевозки предметовъ первой необходимости для массы населенія, болѣе необходимы. Вопросы эти могутъ получить серьезное развитіе не ранѣе, какъ по устраненіи желѣзнодорожнаго дефицита.

е) Тарифы русскихъ дорогъ, сами по себѣ, не могутъ серьезно нарушать значенія охранительныхъ пошлинъ, если при опредѣленіи размѣра послѣднихъ были предвидѣны всѣ обстоятельства дѣла.

Стѣсненіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ этомъ отношеніи не вызывается настоятельною необходимостью, а между тѣмъ уменьшитъ доходность русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ пользу преимущественно иностраннаго судоходства.

ж) Не слѣдуетъ допускать такихъ тарифныхъ пониженій на иностранные грузы, которыхъ возможно избѣжать, не уменьшая чистой доходности русскихъ дорогъ. Необходимо, чтобы къ международнымъ и внутреннимъ грузамъ примѣнялись однообразныя тарифныя схемы и чтобы исключенія, дѣлаемыя для иностранныхъ грузовъ, числились въ спеціальныхъ тарифахъ. Исключенія изъ этого правила могутъ допускаться только въ особо-уважительныхъ случаяхъ. Высшія тарифныя нормы не должны имѣть силу въ особенности для грузовъ международныхъ сообщеній.

з) Покровительство желѣзнодорожными тарифами русскимъ портамъ въ ущербъ движенію по сухопутной границѣ покуда не вызывается интересами страны.

4) Эксплоатація желѣзныхъ дорогъ правительствомъ не должна существенно измѣнить тарифныя основанія, которыхъ держатся частныя общества. При эксплоатаціи всей сѣти желѣзныхъ дорогъ правительствомъ является возможность увеличить ихъ доходность.

КОНЕЦЪ.

ЗАМѢЧЕННЫЯ ОПЕЧАТКИ.

Стран.	*Строка.*	*Напечатано.*	*Должно быть.*
2	10 снизу	однако	одного
3	7 св. и passim	конкуренція	конкурренція
4	5 св.	не совершенства	несовершенства
„	11 сн.	дзималось	взималось
„	1 „	составляетъ	составляетъ,
5	8 „	половина	часть
7	14 св.	можетъ и	можетъ мѣнять-ся и
12	7 „	неговоря	не говоря
13	14 „	большинство,	большинство
14	5—6 сн.	суэзскаго	суэцкаго
19	6 св.	конкуренціи,	конкурренціи
20	12 „ / 10 сн.	по нынѣ	понынѣ
21	11 сн.	не правиленъ	неправиленъ
„	8 „	не вѣренъ	невѣренъ
26	1 „	необладающей	не обладающей
29	14 „	даже что	даже, что
30	4 „	соперничествана	соперничества на
31	5 св.	ни какъ	никакъ
35	9 св. и passim	желѣзно-дорожные	желѣзнодорож-ные
„	8 сп.	ни сколько	нисколько
47	3 св.	рязсужденіе	разсужденіе
56	11 „	потребленія.	потребленія,
57	13 „	дороже нежели,	дороже, нежели
58	8 „ и passim	что-бы	чтобы

Стран.	*Строка.*	*Напечатано.*	*Должно быть.*
59.	13 сн.	этого-тарифа	этого тарифа
59	1 сн.	своихъ,	своихъ
71	1 св.	пойдти	пойти
„	7 „	изложеніе	изложенія
73	12 сн.	отношеніе	отношенія
74	6 св.	илю	или
81	7 сн.	доктринамъ	доктринъ
„	3 „	признано. что	признано, что
89	5 св.	вромя	время
„	5—6 сн.	основальность	основательность
„	10 сн.	1882	1881
91	14 св.	зиждатая	зиждется
„	17 „	не соотвѣтствія	несоотвѣтствія
92	2 „	кбтораго	которую
93	1 „	отчеству	отечеству
94	1 „	непременно	непремѣнно
95	3 сн.	уменьшится	уменьшиться
112	9 „	доктринъ	доктринъ
„	4 „	цѣпу	цѣну
162	11 „	провидѣніе	Провидѣніе
182	9 св.	VII	VI
175	3 св.	ярасла-	яросла-
192	12 сн.	расходы, ведутся	расходы ведутся
221	1 св.	д о	до-
„	1 сн.	анологическому	аналогическому
240	7 сн.	VIII	VII
243	5 „	Кромвегль	Кромвелль
244	12 св.	У насъ	(У насъ
252	2 „	соперничество,	соперничество
„	8 „	грузы,	грзуы
271	3 сн.	необходимоети	необходимости
272	9 „	такую	такой
„	4 „	ныхп	ныхъ
275	10 „	XI.	VIII.